CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

INFORME DE AUDITORIA AL 20 DE ABRIL DE 2004

EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO -TRANSMILENIO S.A.
PERIODO AUDITADO 2003

PLAN DE AUDITORIA DISTRITAL 2003-2004
FASE I

DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

JUNO DE 2004.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

INFORME DE AUDITORIA AL 20 DE ABRIL DE 2004
A TRANSMILENIO S.A.

Contralor de Bogotá	**OSCAR GONZALEZ ARANA**
Contralor Auxiliar	**GUILLERMO ERNESTO TUTA ALARCÓN**
Director de Infraestructura y Transporte	**INOCENCIO MELÉNDEZ JULIO**
Subdirector de Fiscalización	**NYDIA GABRIELA CONSUEGRA R.**
Subdirector Análisis Sectorial	**ALBERTO MARTINEZ MORALES**
Asesor Jurídico	**FANY CONTRERAS ESPINOSA**
Equipo de Auditoria	**GLADYS CORREDOR DE ALFONSO - Líder** **MARINA NIÑO MORENO** **JORGE MONTEALEGRE CORTÉS** **OLIVA RAMÍREZ CASTAÑEDA**
Colaborador Dirección de Economía y Finanzas Públicas	**ELIMELET TAPIAS ARIAS**
Analista Sectorial	**OMAR EDUARDO ROMERO GUTIERREZ**

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA DE CONTENIDO

		Página
INTRODUCCIÓN		
1.	**ANÁLISIS SECTORIAL**	**1**
1.1.	GENERALIDADES	1
1.2.	IMPORTANCIA DE TRANSMILENIO EN LAS RELACIONES CON LA CIUDAD	2
1.3.	LAS RESPONSABILIDADES DE TRANSMILENIO EN LA POLÍTICA SECTORIAL	4
1.4.	GESTION DE TRANSMILENIO Y SU IMPACTO EN LA POLÍTICA SECTORIAL	18
2.	**HECHOS RELEVANTES EN EL PERÍODO AUDITADO**	**22**
2.1.	LOS NEGOCIOS DE LA ENTIDAD.	22
2.2.	SITUACIÓN FINANCIERA Y PRESUPUESTAL	28
2.3.	PLANTA DE PERSONAL	31
3.	**DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD REGULAR**	**32**
4.	**RESULTADOS DE LA PRESENTE AUDITORIA**	**39**
4.1.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO	39
4.2.	AUDITORIA A LOS ESTADOS CONTABLES	45
4.3.	AUDITORIA AL PRESUPUESTO	55
4.4.	AUDITORIA A LA CONTRATACIÓN	67
4.5.	PUNTO DE CONTROL: LICITACIÓN PÚBLICA 05 /03 – OTORGAR EN CONCESIÓN LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS DEL SISTEMA TRANSMILENIO MODALIDAD ALIMENTADORES	75
4.6.	ACTIVIDADES SISTEMATIZADAS	111
4.7.	PUNTO DE CONTROL: GASTOS POR VIGILANCIA Y ASEO DE ESTACIONES DE LA FASE 1 Y POR MANTENIMIENTO DE LAS FASES 1 Y 2	123
4.8.	CHATARRIZACIÓN Y REPOSICIÓN	134
4.9.	SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO	137
4.10.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA TRANSMILENIO	139
5.	**ANEXOS**	**149**

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXOS

		Página
1.	CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS	149
2.	EVOLUCIÓN PLANTA DE CARGOS	150
3.	RESUMEN TOTAL CUENTAS POR PAGAR AÑO 2003 POR RUBROS	151
4.	VERIFICACIÓN EJECUCIÓN CONTRATO 04 /02	153
5.	PAGOS EFECTUADOS POR MANTENIMIENTO DE PARTES DE LAS PUERTAS ELECTRICAS CONTRATO 04 /02	154
6.	RUTAS DE LAS CUENCAS DE ALIMENTACIÓN - FASE 1	155
7.	TRAZADOS DE RUTAS Y RECORRIDOS CUENCAS DE ALIMENTACIÓN FASE 1 Vs. ZONAS DE ALIMENTACIÓN FASE 2	157
8.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN POR ZONAS	161
9.	CONFORMACIÓN DE LOS OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1- SISTEMA DE CUENCAS DE ALIMENTACIÓN	163
10.	CONFORMACIÓN DE LOS OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 2- SISTEMA DE CUENCAS DE ALIMENTACIÓN	165
11.	ANÁLISIS EXPLICACIONES DADAS POR LA ENTIDAD QUE NO CORRESPONDEN CON LO ESTABLECIDO EN LOS PLIEGOS DE CONDICIONES NI CON LAS CLÁUSULAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE ALIMENTADORES –ZONAS – SUSCRITOS EL 12 DE DICIEMBRE /03	167
12.	CONFORMACIÓN DE CONCESIONARIOS TRONCAL FASE 1	172
13.	CONFORMACIÓN DE CONCESIONARIOS TRONCAL FASE 2	176
14.	ORGANIGRAMA ACTUAL DE LA ENTIDAD	181
15.	ESTADOS CONTABLES Y SUS NOTAS	183

INTRODUCCION

La Contraloría de Bogotá D.C., en desarrollo de su función constitucional y legal consagrados en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política, Ley 42 de 1993, el Decreto 1421, el Manual de Control Fiscal y en cumplimiento de su Plan de Auditoría Distrital (PAD-2003), practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral a la Empresa de Transporte Masivo del Tercer Milenio –TRANSMILENIO S.A.-

La auditoria se centró en la evaluación de las líneas básicas establecidas en la fase de planeación del proceso auditor contenidas en el Plan de Auditoría Sectorial -PAS- Fase I y al encargo de auditoría correspondiente, de acuerdo al análisis de la importancia y riesgos asociados a los procesos y actividades ejecutadas por la administración durante la vigencia fiscal de 2003, según la evaluación preliminar del Sistema de Control Interno imperante. Estas líneas son:

Estados Contables
Presupuesto
Contratación
Auditoría a las Actividades Sistematizadas
Puntos de Control:

- Evaluación a parte de la Etapa Precontractual de la Licitación Pública 05 de 2003 – Concesión de Alimentadores
- Composición de los Operadores de Alimentación
- Composición de los Operadores Troncal
- Análisis al Pago por Prestación de servicios de vigilancia y aseo de estaciones del Sistema de la Fase 1 y por pago de prestación de servicios de mantenimiento de estaciones del Sistema de las Fases 1 y 2
- Chararrización y reposición de vehículos

Seguimiento al Plan de Mejoramiento

Se precisa sí, que la auditoría no se desarrolló en su totalidad por cuanto la Contraloría General de la República, asumió el Control Fiscal Excepcional del Sistema Transmilenio, según los Autos No. 044 del 30 de enero/04, 105 del 9 de marzo /04, 127 del 15 de marzo /04 y 164 del 20 del abril/04; a través de su Contraloría Delegada para Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional, realizará dicha función, según lo comunicado por el Señor Contralor General de la República Dr. Antonio Hernández Gamara, en su Oficio 80110-123 del 18 de marzo / 04 y por el Señor Contralor Delegado de la Contraloría General de la República, Dr. Antonio José Marulanda Rojas, en sus Oficios: 2004RR5227 del 11 de marzo /04, 2004EE6861 del 25 de marzo.

Esta decisión se comunicó al Grupo Auditor, de la Contraloría de Bogotá, mediante los Oficios 31000-0165; 31000-0175, 31000-0182, 311000-206 del 23, 30 y 31 de marzo /04, emanados del Despacho del Director de Infraestructura y Transporte y el Oficio 31100-0035 del 29 de marzo /04 la Oficina del Subdirector de Fiscalización de Infraestructura y Transporte de la Contraloría de Bogotá.

Por lo tanto, el presente informe contiene únicamente, las actuaciones realizadas por el Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, asignado a la Empresa Transmilenio S.A. durante el desarrollo del Proceso Auditor Vigencia 2003, desde su inicio, hasta cuando se debieron remitir los documentos a la Contraloría de General de la República, en virtud del Control Excepcional y ,

Los hallazgos encontrados durante el proceso auditor que se detallan en el Capítulo 4º de éste informe.

En el Desarrollo del proceso auditor, no todas las observaciones fueron comunicadas a la Empresa Transmilenio S.A., por cuanto la Contraloría General de la República asumió el control fiscal de la empresa en virtud del control excepcional. Pero las observaciones que fueron comunicadas, fueron respondidas por parte de la Empresa. Por lo tanto de los aspectos en los que se obtuvo respuesta, fueron analizados e incorporados o eliminadas dichas observaciones del presente informe, según correspondiera.

Dada la importancia que TransMilenio S.A. tiene para el sector del Transporte y su labor orientada básicamente a la atención de los problemas sociales de movilidad de la población Bogotana, la Contraloría de Bogotá, espera que este informe contribuya a su mejoramiento continuo y con ello a una eficaz y adecuada prestación de los servicios a cargo, al igual que a la administración eficiente de los recursos públicos que le han sido confiados, lo cual redundará en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

1. ANALISIS SECTORIAL

GENERALIDADES

Dentro del marco legal, el transporte público urbano está definido como un servicio público planificado, regulado y controlado por el Estado. Su prestación está a cargo de operadores privados dentro de una economía de mercado, y la infraestructura necesaria para su operación la suministra el Estado.

En la actualidad el régimen legal del transporte está regulado por las Leyes 105 de 1993; 336 de 1996, 310/96 (Ley de Metros) y el Decreto 3109/97, Estatuto del Transporte, el cual incluye el transporte masivo como uno de sus objetivos, abordando temas, tales como la seguridad, la libre competencia, la habilitación de empresas, los equipos, y la participación privada, la integración física y tarifaría, las concesiones, dando lineamientos para la habilitación de empresas de transporte masivo, además de los lineamientos sobre la aprobación de los proyectos por parte de la Nación.

Actualmente la cofinanciación que la Nación otorga a los Entes Territoriales para efectuar inversiones formuladas en sus planes de transporte, se realiza a través del Fondo de Regalías bajo criterios de integración regional y para proyectos de transporte urbano masivo de conformidad con los parámetros establecidos en el Decreto 3109 de 1997 en desarrollo de la reglamentación requerida por la ley 310 de 1996.

Por lo tanto, el Transporte Urbano como servicio público debe procurar una adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad; sin embargo, el desarrollo urbanístico reciente de la ciudad de Bogotá ha generado cambios en la oferta del servicio de transporte. En relación a su crecimiento territorial y poblacional, el número de viajes aumenta exigiendo un sistema de transporte urbano con mayor eficiencia.

Bogotá viene desarrollando el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Buses, TransMilenio, organizado como un conjunto de corredores viales exclusivos para el transporte público mediante la utilización de modernos vehículos controlados vía satélite que circulan por los carriles centrales de las vías. Para el 2003, el Sistema TransMilenio movilizó 820,000 pasajeros en los días laborales. El Sistema moviliza el 13% de los viajes en transporte público en la ciudad, y el equivalente al 53% de lo que movilizan un millón de vehículos particulares que transitan en Bogotá, beneficiando hasta ahora a la sociedad en general por la puesta en marcha del Sistema, como producto de los ahorros en el tiempo de viaje de los usuarios, y de la reducción de costos de operación de buses ineficientes que fueron sacados de circulación.

Adicionalmente, el transporte en Bogotá está afectado por factores como el continuo crecimiento de la población[1], la sobreoferta del parque automotor de transporte

[1] 6.8 millones de habitantes, a junio /03, según Información suministrada por el DANE

público[2], la superposición de rutas del transporte público urbano colectivo de pasajeros y la inadecuada infraestructura en servicios conexos al transporte (parqueaderos, terminales de pasajeros y de carga), generado por la ausencia de una planificación integrada del sector que no proveía una regulación del mercado del transporte, ocasionando un estado crítico del sistema vial y la aplicación de medidas de choque (pico y placa), aspectos que influyen en la escasa movilidad de los usuarios que aunado a la contaminación ambiental, así como a la falta de seguridad de las personas y a la inexistente organización de las empresas transportadoras, han constituido los indicadores del problema de movilidad en la ciudad.

LA IMPORTANCIA DE TRANSMILENIO EN LA RELACIONES CIUDAD- REGIÓN

Bogotá y la región cuentan con una alta dinámica de crecimiento urbano y sus territorios están en proceso de articulación. El patrón regional de desarrollo indica que la urbanización se ha concentrado en la ciudad principal sin mayores esfuerzos de desconcentración económica o descentralización de la población hacia los municipios de la Sabana, a excepción de Soacha. El territorio y su estructura presentan un estado de fragmentación expresada mediante el tipo de actuaciones territoriales, el gobierno y la gestión territorial no compartidos en temas comunes.

Hasta ahora solamente se ha formulado la extensión de 5 kilómetros del corredor de la NQS hasta Soacha[3], para mejorar la Movilidad entre Bogotá y este municipio[4]: mediante el documento "*Extensión de la Troncal Norte-Quito-Sur del Sistema TransMilenio*", presentado en el documento CONPES 3185 de Julio 31 de 2002, en el que consideró la participación de la Nación en la extensión de la troncal NQS del Sistema TransMilenio, asimismo, planteó el esquema de su financiación. Sin embargo, para el año 2003 este proyecto no se comenzó a ejecutar, por lo tanto, aun se encuentra en la etapa de planeación.

De otra parte, con el objetivo de mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial de transporte y regulación y de control de trafico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales, se ha resuelto en la revisión del POT que las inversiones en proyectos de recuperación, mantenimiento, adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte deberán responder a las siguientes directrices:

[2] El parque automotor de transporte público es de 83.917, de acuerdo con la información de la STT a noviembre de 2002 y está constituido por 25.462 vehículos del servicio público colectivo así: 9.983 buses, 8.675 busetas, 6.803 microbuses y 16 minibuses.

[3] informe final fase I de la Universidad de los Andes, Instituto SER de Investigaciones, en agosto de 2002, sobre la factibilidad de la prolongación de la Troncal NQS hasta Soacha,

[4] Con base en los estudios de la ASESORÍA PARA EL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN-TRANSMILENIO A. Falla Chamorro & Cia. S. en C.

Priorizar las inversiones en proyectos que complementen la malla vial arterial e intermedia y el sistema de espacio publico ya construido, para mejorar la conectividad entre el centro las centralidades y la región.

Priorizar los recursos para mejorar adecuar y construir vías y equipamientos de integración en las áreas donde se realicen operaciones estratégicas de integración urbana y regional.

Destinar eficientemente los recursos captados por la aplicación de los instrumentos de financiación derivados de las actuaciones urbanísticas, con particular referencia a la participación en las plusvalías, las compensaciones por parqueaderos y cesiones del espacio publico, así como al aprovechamiento económico de este último, para mantener, adecuar y construir la malla vial de la ciudad y los equipamientos de la misma.

Igualmente, Bogotá por ser capital de departamento y del país, recibe el impacto en su área metropolitana por población flotante que origina flujos de transporte suburbano que agrava aún más el problema de movilidad del Distrito Capital, igualmente, por ser el centro del territorio nacional es el principal eje económico, financiero y cultural, requiriendo espacio público y mantenimiento de la infraestructura vial existente con el fin de facilitar el tránsito vehicular y peatonal en la ciudad.

De lo anterior, es prioritario el papel que juega la integración del Sistema TransMilenio con el transporte intermunicipal y por lo tanto la necesidad de construir la infraestructura que permita la integración de estos dos modos.

Con la operación del Sistema TransMilenio, en especial las terminales del Norte y la 80, en el proceso de integración del transporte intermunicipal, estos dos corredores absorbieron gran parte de los viajes que antes ingresaban al centro de la ciudad, con un promedio de 58.104 pasajeros intermunicipales diarios en los días hábiles, frente a los 54.216 diarios[5] que sumaban estos dos corredores antes de TransMilenio como se observa en la siguiente tabla:

TABLA 1
PASAJEROS DIARIOS EN INTERMUNICIPALES DEL SISTEMA TRANSMILENIO

	DIA	PASAJEROS	DIAS HABILES
1	lunes 16	60.907	60.907
2	martes 17	61.552	61.552
3	miércoles 18	60.294	60.294
4	jueves 19	59.578	59.578
5	viernes 20	61.148	61.148
6	sábado 21	45.142	45.142

[5] Informe de Fase I. Estudio de demanda del Tren de Cercanías de la Sabana de Bogotá. Steer Davies Gleave. Cifra que corresponden entre el 12 de julio y el 10 de agosto de 2000.

	DIA	PASAJEROS	DIAS HABILES
7	domingo 22	27.009	
8	lunes 23	59.014	
	TOTAL	434.644	348.621
	PROMEDIO DIA	54.331	58.104

Fuente: Informe Semanal de Transmilenio S.A. Cifras Disponibles a 2004-03-01

Mediante este proceso, se observa que el Sistema TransMilenio ha sido un alivio a la problemática del transporte intermunicipal; sin embargo, éste no contempló, la construcción de las terminales de integración. El diseño y la construcción de las terminales cabecera de la Calle 80, del Portal Norte, e inclusive de Usme dieron solución al componente del Sistema de Transporte Urbano; pero, no se complementaron con el Sistema Vial y de terminales satélites para el transporte intermunicipal. Como resultado de la falta de infraestructura, actualmente se observa una deficiente operación del Transporte Intermunicipal el cual deja pasajeros sobre los corredores viales.

LAS RESPONSABILIDADES DE TRANSMILENIO EN LA POLÍTICA SECTORIAL

En desarrollo de lo previsto en las Leyes 310 de 1996 y 336 de 1996, la Nación y el Distrito Capital celebraron el 12 de febrero de 1998 un acuerdo que buscaba definir los mecanismos y procedimientos de colaboración de las partes para el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Distrito Capital.

El alcance del proyecto a desarrollar conjuntamente por la Nación y el Distrito era: Diseño, construcción y puesta en funcionamiento de la Primera Línea del Metro – PLM y la Reestructuración de las rutas de buses alimentadoras, de modo que se conviertan en un enlace entre las estaciones del metro (puntos alimentadores) y los barrios periféricos.[6]
En consideración a las modificaciones posteriores del convenio[7] donde finalmente en el mes de Noviembre de 2002 se suscribe el Otrosí No. 4 al Convenio, en el cual las partes dan cumplimiento a los compromisos adquiridos en el Otrosí No. 2

[6] El numeral 2 de la cláusula 2 del Acuerdo establece "La Plataforma Urbana:
Construcción y acondicionamiento de los puntos de transferencia intermodal bus-metro, clasificados en dos tipos: 8 paraderos de primer orden, los cuales están ubicados en las intersecciones de la línea de metro con las avenidas de mayor demanda, así: Av. 32 (Parque Bavaria), Cra. 10ª, Av. Caracas (2 Un), Av. Ciudad de Quito (2 Un), Cra. 68 (2 Un); y 4 puntos de alimentación, correspondientes a intersecciones de la línea del metro con avenidas de menor demanda, los cuales se encuentran ubicados en la Av. Boyacá (2 Un), Av. Ciudad de Villavicencio y Av. Cundinamarca.
Construcción de 29.1 Km. de troncal, distribuidos así: 8 Km. sobre la Autopista Sur entre la Cra. 68 y Soacha, 14.6 Km. sobre la Cra. 68 entre la Autopista Sur y la Autopista Norte y 6.5 Km. sobre la Autopista Norte (de los Héroes hacia el norte).
Mejoramiento de la infraestructura física e implementación de la operación de 120 Km. de rutas de buses estructurantes. Estas rutas garantizan el cubrimiento de demanda de movilidad inferior a 30.000 pasajeros/hora/sentido.
Las líneas que se afecten como resultado del cambio de alineamiento podrán ser modificadas de acuerdo con el resultado de los estudios."

[7] OTROSÍ NO. 2 DEL 4 DE DICIEMBRE DE 2000… Se estableció que los recursos aportados se aplicarán a "…la financiación del servicio de la deuda correspondiente del desarrollo de la primera fase del SITM, Sistema TransMilenio **"**4.1.8. Tan pronto sea legalmente posible para las partes, concurrir con la Nación a la suscripción de un acuerdo sobre la forma, montos y oportunidad en la cual se efectuarán los aportes del distrito antes señalados para la financiación del componente flexible del SITM hasta el año 2016" y el posterior otrosí No. 4 donde se ratifica dicha condición.

(comprometer los aportes adicionales de la Nación y del Distrito Capital desde el año 2006 hasta el año 2016), para garantizar los recursos necesarios a fin de cumplir con el desarrollo del componente flexible del sistema integrado de transporte; pero, se relega la primera línea del metro o componente rígido del sistema

De otra parte el POT estableció el Sistema Integrado de Transporte Masivo –SITM, el cual se origina en los proyectos estructurantes del Plan de Ordenamiento que orientan la actuación urbanística en el largo plazo donde se concentran tres temas prioritarios: Vivienda, Transporte y Espacio Público, definidos en el Artículo 94 como la construcción de un sistema integrado que garantice a los bogotanos y a sus empresas una movilidad funcional dentro del territorio y en sus relaciones con la región y el país.

Este Sistema apunta a disminuir el tiempo de recorrido de los ciudadanos y de los productos, garantizando mejores niveles de productividad y mayor competitividad y que se concreta con lo establecido en el Artículo 105. Política sobre la vialidad y el transporte, así: "*Con el fin de garantizar la accesibilidad desde las periferias hacia el Centro Metropolitano de la ciudad y de ésta con la región así como una adecuada intercomunicación al interior de las zonas urbanas y de éstas con las áreas de expansión, se adoptan las siguientes políticas sobre vialidad y transporte: …Poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte Masivo, conformado por el Sistema Metro Línea 1, el Sistema de Transporte Masivo por Corredores Preferenciales (Troncales) y el Sistema de Ciclo rutas".*

En el convenio entre la Nación y Bogotá, D.C., las partes se comprometían a los aportes adicionales desde el año 2006 hasta el año 2016. En resumen se puede observar la evolución de los términos del convenio en la Tabla siguiente:

TABLA 2
CONVENIO DE COFINANCIACIÓN ENTRE LA NACIÓN Y EL DISTRITO

FASES	AÑO	Aportes Nación				Aportes Distrito		
		Aportes inicial	Otrosí 1 Convenio	Otrosí 2 Convenio	Falta por Gestionar	Aportes inicial	Otrosí 2 Convenio	Falta por Gestionar
		USD DE 1998	USD DE 1998	USD DE 2000	USD DE 2000	USD DE 1998	millones en pesos constantes de 2000	millones en pesos constantes de 2000
FASE I	1999	87.010.000	39.675.927			37.290.000		
	2000	55.253.333	55.253.333			23.680.000		
	2001	55.253.333	55.253.333	30.600.000		23.680.000	77778	
FASE II	2002	55.253.333	55.253.333	50.000.000		23.680.000	80.111	
	2003			50.000.000			82.514	
	2004			50.000.000			84.990	
	2005			50.000.000			87540	
	2006			37.800.000	62.122.018		90.166	
FASE III	2007				100.000.000			92.871
	2008				100.000.000			95.657
	2009				100.000.000			98.527

FASES	AÑO	Aportes Nación				Aportes Distrito		
		Aportes inicial	Otrosí 1 Convenio	Otrosí 2 Convenio	Falta por Gestionar	Aportes inicial	Otrosí 2 Convenio	Falta por Gestionar
		USD DE 1998	USD DE 1998	USD DE 2000	USD DE 2000	USD DE 1998	millones en pesos constantes de 2000	millones en pesos constantes de 2000
	2010				100.000.000			101.482
	2011				100.000.000			104.527
FASE IV	2012				100.000.000			107.663
	2013				100.000.000			110.893
	2014				100.000.000			114.219
	2015				100.000.000			117.646
	2016				25.500.000			121.176
SUB -TOTAL		**252.769.999**	**205.435.926**	**268.400.000**	**987.622.018**	**108.330**	**503.099**	**1.064.661**
			adición		**102.640.001**			
		TOTAL :	**1.295.697.945 USD**				**$ 1.567.760**	

Fuente: Convenio de financiación entre la Nación y el Distrito, otrosí al convenio.

El sistema de troncales que se debe desarrollar gradualmente hasta cubrir la totalidad de la demanda por servicios de transporte público. Las etapas planeadas inicialmente y presentadas en el CONPES e incluidas en el POT, fueron las siguientes:

TABLA 3
TRONCALES A CONSTRUIR SEGÚN EL CONPES Y EL POT

Etapa 1998 – 2001 : Calle 80 10.0 km Caracas 21.0 km Autopista Norte 10.0 km	Etapa 2006 – 2011 : Boyacá 35.0 km Av. 1° de Mayo 14.5 km Calle 13 14.4 km * Viaducto Caracas 21.0 km
Etapa 2001 – 2006 : Américas 16.7 km * Avenida Suba 11.0 km * Corredor Férreo del Sur 12.0 km Av. De los Cerros 7.9 km Carrera 10 13.0 km.** Carrera 7 11.0 km ** Calle 6 4.9 km Calle 170 9.7 km Calle 26 9.7 km ** Norte-Quito-Sur 35.5 km * (*) En la actualidad se construyen inicialmente estas 3 troncales. (**) En la revisión del POT actual se incluyeron estas troncales para el periodo 2007 – 2010	Etapa 2011 – 2016 : Av. Villavicencio 10.3 km Avenida 68 16.0 km Calle 63 8.7 km Av. Ciudad de Cali 30.9 km Calle 200 6.8 km Av. Longitudinal Autopista Norte 48.0 km 10.0 km

Fuente: Documento CONPES 3093

El Sistema total de troncales tenía como horizonte el año 2016, por lo tanto en 15 años se tendrían 387,9 Kms. de nuevas troncales en Bogotá, aun costo/km proyectado de US $5.1 millones.

TABLA 4

COSTOS DEL SISTEMA TRANSMILENIO PREVISTOS POR EL DISTRITO

TRONCAL	Longitud (Km)	Infraestructura (US$ mill)	costo/km (US$ mill)
Etapa 1998-2001	**41,0**	**153,9**	**3,8**
Calle 80	10,0	42,6	4,3
Caracas	21,0	69,0	3,3
Autopista Norte	10,0	42,3	4,2
Etapa 2001-2006	**131,4**	**565,5**	**4,3**
Américas	16,7	94,8	5,7
Avenida Suba	11,0	43,2	3,9
C,F,S	12,0	69,2	5,8
Av., De los Cerros	7,9	32,1	4,1
Carrera 10	13,0	50,3	3,9
Carrera 7	11,0	43,2	3,9
Calle 6	4,9	21,5	4,4
Calle 170	9,7	38,6	4,0
Calle 26	9,7	38,4	4,0
NQS	35,5	134,2	3,8
Etapa 2006-2011	**84,9**	**594,4**	**7,0**
Boyacá	35,0	128,4	3,7
Av., 1° de Mayo	14,5	55,6	3,8
Calle 13	14,4	55,4	3,8
Caracas (1)	21,0	355,0	16,9
Etapa 2011-2016	**130,7**	**656,2**	**5,0**
Av., Villavicencio	10,3	40,6	3,9
Av., 68	16,0	60,9	3,8
Calle 63	8,7	34,8	4,0
Av., Ciudad de Cali	30,9	113,7	3,7
Calle 200	6,8	28,2	4,1
A.L.O	48,0	206,8	4,3
Autopista Norte (1)	10,0	171,2	17,1
TOTAL	**388,0**	**1970,0**	**5,1**

Fuente: Documento CONPES 3093

De otra parte la construcción de la infraestructura del sistema fue encargada por TRANSMILENIO S.A. al IDU inicialmente mediante los Convenios Ínter administrativos 005 y 020 de 2001 a través de los cuales el Gestor se comprometió a entregar al IDU recursos hasta por $84.000 millones. Posteriormente, el 22 de enero de 2002 se modificó el convenio Ínter administrativo 020, con el objeto de determinar las condiciones en que las partes cooperarían para la contratación y pago de las inversiones requeridas para la infraestructura física del sistema. Acordaron que los recursos de inversión continuarían siendo manejados por TRANSMILENIO S.A., por lo cual los Certificados de Disponibilidad Presupuestal y Registros, así como los giros y/o pagos serían efectuados directamente por este ente, mientras que el IDU de manera autónoma y bajo su responsabilidad iniciaría, tramitaría y llevaría a cabo hasta su culminación los procesos de contratación que sean requeridos para la infraestructura del Sistema.

Actualmente se encuentra terminada la Fase I del proyecto que corresponde a la primera etapa contemplada en el POT. Se está avanzando en la ejecución de la Fase II. Inicialmente, con la adecuación de la Troncal de la Calle 13 desde la Av. Caracas hasta Puente Aranda y continuando por la Av. las Américas hasta la intersección de la Av. Villavicencio con la Av. Ciudad de Cali, lo cual, esta casi terminada.

Durante el año 2003 se consolidó el proceso de construcción de las nuevas troncales de la Fase II del Sistema Transmilenio. En el mes de noviembre, se inició la adecuación de la Avenida NQS al Sistema en los dos tramos; de su parte norte, comprendidos entre las Calles 92 y 10. En cuanto a la parte sur, los dos primeros tramos iniciaron su etapa de preconstrucción en el mismo mes de noviembre y el tercer tramo, el cual incluye el portal, inició esta etapa en el mes de enero de 2004. Por otra parte, la Troncal Suba inició la etapa de preconstrucción en sus dos tramos en el mes de septiembre y su construcción deberá iniciarse en el mes de enero de 2004. El Portal de Suba se adjudicó a finales de la vigencia e iniciará la etapa de preconstrucción durante el mes de enero de 2004.

El 8 de noviembre de 2003, se inició la operación de la Troncal Américas en su tramo de la Calle 13, el cual consta de 7 estaciones sencillas y una estación de integración en la Avenida Jiménez. Durante la vigencia 2003 se finalizaron las obras correspondientes a este tramo de la Troncal Américas, las cuales incluyen 2 estaciones sencillas adicionales. Estas troncales deberán estar operando con sus respectivos portales a mediados del año 2004.

Igualmente, se está adelantando como parte de la Fase II, a través de un esquema de concesión, la adecuación de la Troncal de la NQS desde la Autopista Norte hasta el límite del Distrito con Soacha y la Avenida Suba desde la Av. Ciudad de Cali hasta la Calle 80. Con el esquema de concesión se pretende trasladar al contratista el riesgo financiero y técnico y que esté consiga los recursos necesarios para realizar las obras, recibiendo el pago de las mismas durante los años 2004 a 2011. Asimismo, el nuevo esquema de contratación del IDU para las troncales Fase II tiene previsto el mantenimiento de las mismas por un período de cinco años. Para alcanzar la cobertura de la construcción de las troncales de la fase I y fase II el IDU ha realizado contrataciones estimadas en $2.7 billones, incluyendo vigencias futuras, así:

TABLA 5
VALOR DE LA INVERSION REALIZADA HASTA EL 2003 INCLUIDO VIGENCIAS FUTURAS

AÑO	VALOR CONTRATACIONES DEL IDU
2001	181.000
2002	795.000
2003	1.700.000
TOTAL	**2.676.000**

FUENTE: TRANSMILENIO S.A – Plan Marco del Sistema TransMilenio noviembre de 2003

De acuerdo a lo planeado y establecido en los convenios con la Nación esta cifra supera ampliamente el monto de los recursos disponibles para los años 2003 a 2005, por esta razón, el modelo de contratación para las nuevas troncales se estructuro bajo el esquema que los concesionarios consiguen por su cuenta los recursos para realizar las obras en los años de 2003 a 2005 y recibe el pago de los mismos durante los años 2004 a 2011.

Los costos en que se incurre en la construcción de la infraestructura de las Fases I y II del Sistema, corresponden a dos escenario distintos, por cuanto para la Fase I se contrato con la firma Steer Davis Gleave el diseño operacional con el diseño de infraestructura, en el se incluyeron los valores de los diseños viales solamente; para la Fase II, el IDU incluye mayores detalles de obra, como son mayor adquisición de predios, diferentes especificaciones de construcción, con intervención profunda de vías en algunos casos, mantenimiento por cinco años, mayor cantidad de carriles mas redes de servicios públicos, mayor espacio publico por troncal y puentes peatonales planes de gestión social, ambiental y de manejo de trafico, construcciones de intersecciones a desnivel y construcciones de conexiones entre troncales.

Por lo tanto los costos unitarios no son comparables directamente, pero permiten observar cual es la proyección de requerimientos financieros para cumplir con la construcción en el futuro de todo el sistema integral de transporte masivo. El resumen de costos es el siguiente:

TABLA 6
COSTOS EJECUTADOS Y PROYECTADOS FASE I Y FASE II

TRONCAL	COSTO KM (millones de pesos constantes de 2003)	COSTO KM (millones de dólares constantes de 2003)
Calle 80	31.917,0	10,64
Caracas	15.208,0	5,1
Autopista Norte	21.315,0	7,1
Eje Ambiental	10.417,0	3,5
PROMEDIO FASE I	**20.457,8**	**6,8**
Américas - Calle 13	33.408,0	11,1
NQS	45.016,0	15,0
Suba	40.136,0	13,4
PROMEDIO FASE II (Sin financiación)	**40.401,4**	**13,5**
Incremento del valor por Km.	**97,5%**	**97,5%**

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – Plan Marco del Sistema TransMilenio noviembre de 2003

Los costos proyectados para la construcción de la totalidad del Sistema fueron de US $1.970.1 millones de dólares de 2000; de los cuales para las fases I y II será el 36.51%, US $719.4 millones, (fase 1, el 7.81%, US $153.9 millones y fase 2, el 28.70%, US $ 565.5 millones[8]) y para las restantes troncales del el 63.48% (US $1.250.7 millones) para las restantes troncales del Sistema.

[8] Para la Fase II del Sistema se pretendían construir 131,4 kilómetros carril discriminados en 10 troncales

Fuentes de Financiación de Transmilenio S.A.

Para el funcionamiento de TRANSMILENIO S.A. como gestor del sistema la principal fuente de financiación corresponde a la remuneración establecida actualmente, en 4%, que obedece a la estructura de costos del sistema, la cual, se calcula mediante la metodología para determinar la tarifa técnica que sirve como base para fijar la tarifa al usuario.

Sobre esta fuente en el proceso auditor de 2002, se observó que las condiciones iniciales pactadas para los operadores troncales en la Fase I eran tales que permitían la creación de riqueza al obtener retornos aproximados al 22%[9], mientras que para el Distrito, la remuneración para la empresa TRANSMILENIO S.A. del 3% sobre los ingresos del Fondo Principal, lo cual era ineficiente, en cuanto a la generación de excedente público. TRANSMILENIO S.A. con este ingreso no lograría ser autosostenible en un horizonte de 10 años, lo que hubiera conllevado a la Administración Distrital disponer de recursos presupuéstales para financiar la entidad, por un valor aproximado de $84.184 millones en pesos constantes[10]. El análisis de esta Contraloría estableció que mínimo debería ser de 6.5%, lo cual solo se alcanza en promedio para la Fase II.

Como resultado, la entidad modificó los contratos de concesión de la Fase I, para garantizar la sostenibilidad de los agentes del sistema, replanteando el componente de la Tarifa Técnica correspondiente a la remuneración de TRANSMILENIO S.A. pasando del 3% al 4%[11] del total de los recursos del Fondo Principal. Asimismo, para la Fase II, se adicionó en $20.0 millones por cada autobús troncal vinculado al Sistema y el 3.53% sobre los ingresos que reciba cada operador troncal. Adicionalmente, estos operadores serán responsables del aseo y seguridad de las estaciones en la troncal que les sea asignada.

Los anteriores ajustes, afectan directamente a la diferencia entre el Disponible (FP) y el Pago Mínimo para Operadores Troncales, sin embargo continua generándose riqueza para el operador troncal, por cuanto el rendimiento sobre el capital, sigue siendo mayor a la rentabilidad esperada del 15%; mientras, para el Gestor la posibilidad de generar utilidad publica evitándose su desequilibrio económico, no se ha alcanzado. Como se puede observar en el análisis a la rentabilidad de TRANSMILENIO y los operadores troncales para el año de 2003, así:

TABLA 7
ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LA REMUNERACION DE TRANSMILENIO S.A.

Millones de pesos

SUPUESTO DE % DE REMUNERACION	REMUNERACION A TRANSMILENIO	INCREMENTO CON BASE AL SUPUESTO	INCREMENTO PORCENTUAL
4%	9.359.7	0	0,0%

[9] Informe de Auditoria Gubernamental con enfoque integral a TRANSMILENIO 2001. Contraloría de Bogotá. Pág. 72
[10] Ibíd. Pág. 73
[11] Modificación a los Contratos de Concesión, septiembre de 2002. TRANSMILENIO S.A.

SUPUESTO DE % DE REMUNERACION	REMUNERACION A TRANSMILENIO	INCREMENTO CON BASE AL SUPUESTO	INCREMENTO PORCENTUAL
6,5%	15.209.5	5.849.8	62,5%
8,5%	19.889.4	10.529.7	112,5%
12,26%	28.699.1	19.339.4	206,62%

Nota: el análisis no incluye el pago de la ultima semana de diciembre.

La participación de TRANSMILENIO S.A. en los ingresos del Sistema es del 4% sobre los ingresos del Fondo Principal. Los ingresos brutos percibidos por Transmilenio S.A. durante la vigencia 2003, fueron $10.195.0 millones, distribuidos, así: Por participación de servicios el 4% de los ingresos del Sistema $9.438.8 millones y por multas $ 756.2 millones (alimentadores $721.2 millones y operador de recaudo $35 millones). Descontados de los ingresos brutos ($10.195.0 millones), la retención y la contribución bancaria $387.5 millones (356.8 millones por retención y $30.7 millones[12] por 3 x 1000), la empresa obtuvo ingresos netos, por $9.807.4 millones

	INGRESOS DERIVADOS DE LA OPERACIÓN -AÑO 2003
PARTCIPACIÓN	9.438,8
MULTAS	756,2
INGRESO BRUTO	**10.195,0**
RETENCIÓN	356,8
3x1000 y 4x1000	30,7
Total Girado	**9.807,4**

Nota: Los pagos por la operación del 22 al 31 de diciembre de 2003 se pagaron en enero de 2004 y por lo tanto se aplicó para éstos el impuesto del 4x1000

Como se observa en la tabla 7, un aumento del porcentaje de remuneración como gestor, genera un incremento significativo de los ingresos de la Empresa. Sin embargo lo anterior, solo en el caso de un aumento del 8.5% cubre los gastos de funcionamiento y operación, que para el año 2003 presentó el siguiente resultado:

TABLA 8
ESTADO DE RESULTADOS DE TRANSMILENIO A 31 DE DICIEMBRE DE 2003

En Millones de pesos

INGRESOS OPERACIONALES	**10.638.8**
VENTA DE SERVICIOS	10.638.8
GASTOS OPERACIONALES	**20.523.5**
ADMINISTRACIÓN	8.272.9
DE OPERACIÓN	8.924.9
PROVISIONES, AGOTAMIENTO, DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	2.645.7
GASTOS DE INVERSION SOCIAL	680.0
OPERACIONES INTERINSTITUCIONALES (giradas)	
EXCEDENTE (DEFICIT) OPERACIONAL	**-9.884.7**
OTROS INGRESOS	13.751.4
OTROS GASTOS	6.008.5

[12] Los pagos de la operación del 22 al 31 de diciembre/03, se realizaron en enero /04, por lo tanto se aplicó para éstos el impuesto del 4 X 100

INGRESOS OPERACIONALES	**10.638.8**
EXCEDENTE(DEFICIT) DEL EJERCICIO	**-2.141.8**

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – Estados Financieros Diciembre De 2003

En cualquiera de los supuestos de aumento de la remuneración a la entidad gestora, no afecta la rentabilidad del operador troncal como tampoco la de ningún otro agente, la rentabilidad ha venido siendo alta y esta generando un valor económico agregado, ya que en la estructuración inicial se estableció una rentabilidad del 15% para los operadores troncales, la cual esta incluida en la tarifa técnica y por lo tanto, en el costo real de la operación; pero la metodología de remuneración al operador determina que este recibe su pago con base en el disponible que resulta después de descontar todos los pagos a los otros agentes incluido TRANSMILENIO al total del ingreso realizado al fondo principal, generando un ingreso extra, por que el comportamiento de la demanda, siempre ha sido mayor que la demanda de equilibrio necesaria para cubrir los costos, lo cual, se observa en la siguiente tabla.

TABLA 9
DEMANDA DE EQULIBRIO EN EL SISTEMA TRANSMILENIO AÑO 2003

MES	PASAJES VENDIDOS TOTALES A	DEMANDA DE EQUILIBRIO B	DIFERENCIA DE PASAJES VENDIDOS - DEMANDA DE EQUILIBRIO C = (A-B)	D =C /A	COSTO TOTAL REAL E	DISPONIBLE (FP) - PARA OPER. TRONCALES F	COSTO TRONCAL (Ct*Km*Av) G	DIFERENCIA DISPONIBLE – COSTO TRONCAL H = (F-G)	i = H/ G
ENE	16.269.073	15.142.662	1.126.411	6,9%	14.970,6	11.362,2	10.374,9	987,3	9,5%
FEB	18.794.287	16.724.559	2.069.728	11,0%	16.859,8	13.577,7	11.661,2	1.916,6	16,4%
MAR	19.821.486	17.984.124	1.837.362	9,3%	18.238,2	14.208,3	12.523,1	1.685,2	13,5%
ABR	18.252.352	16.874.327	1.378.025	7,5%	17.237,1	13.073,0	11.829,6	1.243,5	10,5%
MAY	20.530.765	18.424.045	2.106.720	10,3%	19.113,5	15.104,9	13.096,2	2.008,7	15,3%
JUN	17.390.854	16.235.449	1.155.405	6,6%	16.844,4	12.714,2	11.660,7	1.053,5	9,0%
JUL	19.923.844	18.063.824	1.860.020	9,3%	19.060,8	14.915,5	13.118,5	1.797,0	13,7%
AGO	18.903.932	17.396.142	1.507.790	8,0%	18.295,9	13.967,5	12.551,0	1.416,5	11,3%
SEP	19.921.351	18.090.121	1.831.230	9,2%	19.229,8	14.871,2	13.106,5	1.764,7	13,5%
OCT	19.714.805	18.012.726	1.702.079	8,6%	19.219,2	14.661,7	13.023,8	1.637,9	12,6%
NOV	18.604.553	16.626.952	1.977.601	10,6%	17.841,9	13.898,8	11.947,1	1.951,7	16,3%
DIC	18.321.531	16.140.381	2.181.150	11,9%	17.440,7	13.823,9	11.623,8	2.200,1	18,9%
TOTAL	226.448.833	205.715.313	20.733.519	9,2%	214.351,9	166.178,9	146.516,4	19.662,6	13,4%
PROM	18.870.736	17.142.943	1.727.793	9,2%		77,5%	68,4%	9,2%	

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de TransMilenio a diciembre de 2003
Elaboro: Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá,.

El comportamiento de la demanda en el año 2003 fue importante y generó un resultado económico positivo al sistema, por cuanto estuvo siempre por encima de la demanda necesaria para cubrir los costos del Sistema incluida la rentabilidad esperada (15%). Al observar la tabla anterior, se determina que la venta de pasajes fue un 9.2% mayor que la demanda de equilibrio, es decir, que se vendieron en promedio mensual 1.727.743 pasajes mas de lo necesario para obtener una rentabilidad del 15%, en especial para los operadores troncales quienes son los que se benefician de esta mayor demanda.

Por lo tanto, este escenario conduce a que los operadores troncales hayan venido obteniendo una rentabilidad superior, es decir han generado un valor agregado económico muy importante, puesto que la mayor demanda en el 2003 produjo ingresos superiores a los costos de $19.662,6 millones, que representan el 13.4% de los mismos, como también indica que equivale al 9.2% del total de costos del sistema. Por lo tanto, cualquier variación de la remuneración a TRANSMILENIO S.A. en los escenarios evaluados, no afecta de ninguna manera la rentabilidad de los operadores troncales, como se puede concluir en la siguiente tabla, así:

TABLA 10
ANALISIS DE SENSIBILIDAD PARA RENTABILIDAD OPERADOR TRONCAL (BUSES ROJOS)

En millones de pesos

SUPUESTO DE % DE REMUNERACION A TRANSMILENIO S.A.		RESULTADO SUPUESTO DEL PAGO CON BASE AL DISPONIBLE	PAGO CON BASE AL DISPONIBLE	COSTO REAL	DIFERENCIA ENTRE DISPONIBLE SUPUESTO Y COSTO REAL
4%		166.178,9	166.178,9	146.516,4	19.662,6
	RENTABILIDAD	25%	25%	15%	
	UTILIDAD	41.353.6	41.350.2	22.014.8	
6.5%		160.250.8	166.178,9	146.516,4	13.734.4
	RENTABILIDAD	22%	25%	15%	
	UTILIDAD	35.503.8	41.350.2	22.014.8	
8.5%		155.570.9	166.178,9	146.516,4	9054.5
	RENTABILIDAD	20%	25%	15%	
	UTILIDAD	30.823.9	41.350.2	22.014.8	
12,3%		146.761.2	166.178,9	146.516,4	244
	RENTABILIDAD	15%	25%	15%	
	UTILIDAD	22.014.2	41.350.2	22.014.8	

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

Como se ve en el caso de una remuneración mayor a TRANSMILENIO S.A., esto no afecta a los operadores troncales solo en el caso de un pago del 12.3% al gestor, estos operadores obtendrían un rentabilidad del 15%, es decir, que en este punto se obtendría una demanda de equilibrio para la operación troncal igual al número de pasajes pagos reales.

Con el pago realizado en el año 2003 a los troncales, buses rojos, estos obtuvieron una rentabilidad del 25%, con una remuneración del 8.5% a TRANSMILENIO S.A., la cual le permitía cubrir en gran parte sus gastos sin tener perdidas, la rentabilidad de los troncales hubiera sido de 20%, aun mayor en 5% sobre la rentabilidad esperada.

Desde inicio de operación regular (6 de enero de 2001) a 31 de diciembre de 2003 se ha recaudado por venta de pasajes la suma de $526.610,3 millones.

El total distribuido a los agentes del Sistema desde el inicio de la operación de

prueba y posterior operación regular (del 4 de diciembre de 2000 al 31 de diciembre de 2003) asciende a $525.513,8 millones de pesos; el neto de ingresos y egresos del Fondo de Contingencias (sin considerar rendimientos financieros) es de $1.492,1 millones; y el acumulado de multas por distribuir en el Fondo de Multas y Bonificaciones es de $99,9 millones. En la siguiente tabla se observa:

TABLA 11
TOTAL DISTRIBUIDO A LOS AGENTES DEL SISTEMA

En millones de pesos

AGENTE	LIQUIDACION AGENTES	TOTAL PAGO DESPUES DE MULTAS	PARTICIPACIÓN
Troncales	388.167,1	388.067,2	73,8%
Alimentadores	73.546,0	72.249,5	13,7%
Recaudador Fase1	44.901,6	44.832,3	8,5%
Recaudador Fase2	17,7	17,7	0,0%
TRANSMILENIO S.A.	18.778,5	20.144,2	3,8%
Fiducia	202,8	202,8	0,0%
TOTAL	**525.613,7**	**525.513,7**	100,0%

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

Fuentes de Ingresos Colaterales

Tan importante como la infraestructura de costos para establecer las tarifas del servicio a proveer, es la obligación de estudiar y explotar otras fuentes de ganancias aunque estas sean pasivas. Es decir, otras formas de producir ingresos adicionales sin tener que afectar las tarifas.

En el Documento Conpes 3167 del Consejo Nacional de Política Económica y Social "POLÍTICA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS" se menciona que las causas estructurales de los problemas del transporte en gran medida, se desprenden de marcadas deficiencias en la capacidad institucional, especialmente de las autoridades locales que durante el proceso de descentralización de la última década han recibido mayor autonomía para administrar el transporte público urbano de pasajeros. Por eso es preciso crear opciones encaminadas tanto al fortalecimiento institucional como a la redefinición del tipo de alianzas entre actores públicos y privados. Desde el punto de vista institucional "No menos relevante, es la falta de coherencia entre la atribución de responsabilidades y la capacidad financiera de los establecimientos públicos".

Por lo que se considera que los recursos liberados por el mejoramiento en la eficiencia de los sistemas de transporte y otros potenciales ingresos colaterales (por publicidad, uso de marca, uso de espacios de alta afluencia de pasajeros, etc.) podrían contribuir al fortalecimiento técnico y dar mayor flexibilidad en la ejecución de los organismos estatales. Esto permitiría una mejor definición de los intereses comunes y de las estrategias para corresponder a dichos intereses.

De ahí la importancia de los ingresos colaterales como parte de la estrategia para fortalecer institucionalmente al organismo gestor del sistema de transporte masivo en la ciudad, lo cual, es mucho más relevante en la medida en que la entidad no ha alcanzado su autosuficiencia financiera, como principio rector de la sostenibilidad del sistema, a pesar de los ajustes realizados a los contratos de concesión para la explotación del servicio de transporte, donde se aumentó la participación para TRANSMILENIO S.A., como lo observó en su momento la Contraloría.

La Empresa TRANSMILENIO S.A., posee como ingresos colaterales[13], la comercialización de la marca TRANSMILENIO y la explotación publicitaria en las estaciones y portales del Sistema TransMilenio de la fase I y fase II. También se consideran como colaterales a la misión de la entidad los ingresos por convenios como los que se tienen con la EDU y con Soacha, el CLATPU, las asesorías, el licenciamiento de la marca, la venta de pliegos, y otros como la venta de material promocional del Sistema TransMilenio, el alquiler de locaciones del mismo y fotocopias.

La comercialización de la marca TRANSMILENIO esta siendo ejecutada por la firma PROMOMILENIO UNION TEMPORAL, mediante contrato No 017 del 4 de octubre de 2002, cuyo objeto consiste en que TRANSMILENIO S.A. le otorga al Licenciatario las licencias de uso no exclusivo de las marcas de propiedad de la empresa, por un período de tres años, para que el Licenciatario explote comercialmente las marcas con miras a la construcción, consolidación y permanencia de las mismas en el mercado. Como contraprestación, el Licenciatario pagará a la Entidad unas regalías y comisiones estipuladas en el artículo tercero del contrato, que a la letra dice: *"El Licenciatario tendrá derecho a retener una comisión del 29.9% del total de los ingresos netos[14] por marcas licenciadas. El 70.1% restante constituye las regalías que el Licenciatario debe pagar a TRANSMILENIO S.A. como contraprestación del otorgamiento de las licencias de uso no exclusivo de las marcas"*. Los ingresos correspondientes a la ejecución del contrato 017 de 2002, fueron:

TABLA 12
VALOR TOTAL DE INGRESOS RECIBIDOS POR COMERCIALIZACIÓN DE LA MARCA

Licenciatario	PROMILENIO		
INGRESOS POR CONTRATOS	NETO DE LOS CONTRATOS	INGRESOS NETOS TRANSMILENIO	INGRESOS NETOS PROMILENIO
PATICIPACION		70,10%	29,90%
25.520.425	25.346.960	17.768.219	7.578.741

Fuente: Transmilenio S.-A. diciembre 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

Como se ilustra en la tabla anterior TRANSMILENIO S.A., percibió ingresos como regalía por la venta de seis licencias de marca en la vigencia 2003, por valor de $17.7 millones, de la firma PROMOMILENIO. Aunque no existe antecedentes de ingresos colaterales de otras vigencias para realizar un análisis comparativo, se

[13] Son ingresos indirectos como producto de una actividad ü operación diferente a la principal o misional.

[14] Ingresos netos = ingresos brutos percibidos menos los impuestos, descuentos y retribuciones a que haya lugar

observa que estos ingresos no son representativos frente a los percibidos por la Empresa como agente gestor del sistema que para las vigencias 2001 y 2002 recibió ingresos brutos por su participación en la venta de pasajes y por las multas impuestas a los operadores de alimentación y al operador de recaudo, equivaliendo a $3.603.4 y $6.885.9 millones de pesos, respectivamente.

Aunado a lo anterior, la interventoría del contrato[15], señala al respecto, que PROMOMILENIO "no ha sido convincente, eficiente y efectivo en el momento de los negocios, percibiéndose que los clientes potenciales prefieren tener contacto directo con TRANSMILENIO S.A." igualmente indica la interventoría que la empresa licenciataria no cuenta con la logística necesaria para el posicionamiento de las Marcas, a su vez el contratista manifiesta que el negocio para las partes no es rentable e incluso pone en peligro la estabilidad económica del Licenciatario.

Por lo anterior, la posición de PROMOMILENIO es de terminar el contrato por el tiempo faltante, sin inversiones adicionales por los pésimos resultados financieros obtenidos. Ante ésta situación la Oficina Asesora de Asuntos Legales TRANSMILENIO S.A., emite una serie de conceptos referentes a la terminación de contratos en forma anticipada por mutuo acuerdo, mediante oficio remitido a la Dirección Financiera de la Entidad, para que ésta en ultima instancia tome las decisiones del caso.

Por su parte, la explotación publicitaria del Sistema TransMilenio en estaciones y portales, ha sido dilatada en el tiempo, toda vez que la primera licitación para la concesión de la Fase I, fue declarada desierta.

Posteriormente se abrió una nueva licitación mediante la cual se reestructuró la concesión, incluyéndose las estaciones de la Fase II del Sistema TransMilenio. Como resultado de esta licitación se otorgó la concesión a Promesa de Asociación Futura PUBLIMILENIO S.A., para explotar la publicidad en las estaciones y portales del Sistema de las fases I y II.

La concesión anteriormente señalada fue otorgada mediante contrato No 316 de 2003, con acta de iniciación el 18 de diciembre del mismo año, con un plazo de ejecución del contrato de diez (10) años, contados a partir de la fecha de la orden de iniciación impartida por Transmilenio S.A.Los ingresos pactados según contrato, son:

Aporte inicial del concesionario a TRANSMILENIO S.A.

APORTE INICIAL	PLAZO MÁXIMO PARA CANCELAR EL APORTE (24 meses)	
	De 1 a 9	A partir del mes 10 hasta el mes 24
$ 1.070 Millones	Si cancela dentro de los primeros nueve meses no habrá recargo	El concesionario deberá cancelar un recargo de la DTF trimestre anticipado adicionada en 6%, pagadera por su equivalente vencido a la fecha de pago

Remuneración del concesionario a TRANSMILENIO S.A.

[15] Dirección Financiera de TRANSMILENIO S.A.

FASE I		
CONTRATO 316 DE 2003	**FORMA DE REMUNERACIÓN**	
DURACION: diez (10) años Fecha de Orden de Iniciación: 18-12-03 Fecha de Terminación: 18-12-13	**PRIMER AÑO**	**NUEVE SIGUIENTES**
REMUNERACION: $1.150 millones anuales, ajustado con el IPC del año inmediatamente anterior	El concesionario pagará para el primer año de ejecución del contrato mediante un solo pago, dentro de los 10 días hábiles siguientes al vencimiento del plazo de los doce meses contados a partir del acta de iniciación del contrato	A partir del segundo año y hasta el décimo año, el concesionario pagará a TRANSMILENIO S.A. por semestres vencidos dentro de los diez días hábiles siguientes al vencimiento del semestre respectivo
FASE II		
DURACION: 2006 AL 2013		
REMUNERACION: $810 millones anuales, ajustado con el IPC del año inmediatamente anterior	El concesionario pagará a TRANSMILENIO S.A. por semestres vencidos dentro de los diez días hábiles siguientes al vencimiento del semestre respectivo	

TABLA 13
INGRESOS POR PUBLICIDAD DE TRANSMILENIO S.A. CONTRATO 316 DE 2003

(En millones de pesos constantes del 2003)

APORTE INICIAL	1.070
Ingresos Fase I	11.500
Ingresos Fase II	6.4800
Total Ingresos	19.050

Fuente: TRANSMILENIO S.-A. CONTRATO 316 DE 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

Adicionalmente, se tiene como resumen de los ingresos colaterales el siguiente cuadro que muestra que durante el año 2003 el ingreso por este concepto fue de $3.114.5 millones, siendo el más representativo los ingresos por el convenio Soacha (el 69.07%), por valor de $2.151.3 millones

TABLA 14
INGRESOS COLATERALES EN EL AÑO 2003

Millones de pesos

CONCEPTO	**TOTAL**
Venta de Pliegos	499,3
Fotocopias	9,5
Asesorías	64,7
Licenciamiento de Marca	11,6
Venta de Material Promocional	7,2
Alquiler de Locaciones del Sistema	6,1
Congreso CLATPU	364,8
Ingresos EDU -Convenio Soacha	2.151,3
TOTAL	3.114,5

Fuente: informe de gestión cuenta anual de TRANSMILENIO S.A.
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

Por lo tanto, TRANSMILENIO S.A. ha logrado parcialmente, generar recursos colaterales; pero, solamente a partir del año 2004 podrá obtener una fuente permanente de ingresos por explotación publicitaria representativa, sin embargo, se deben contemplar que en relación a la situación financiera que permita la autosuficiencia y solidez, es necesario revisar su principal fuente, la cual, corresponde a la remuneración del 4% como gestor del Sistema TransMilenio, en razón a que los gastos de funcionamiento ($14.215. millones) son aun mayores a los

ingresos corrientes ($13.250.8 millones) excluyendo las transferencias y los recursos de capital, lo que sin duda no permite que la entidad sea auto sostenible.

De otra parte, la entidad cuenta con recursos por $20.000 millones que le adeuda el Sistema, que están depositados en el Fondo de Contingencias y que actualmente solamente le generan intereses, los cuales ascienden a cerca de $7.769.3 millones a diciembre de 2003, que representan una rentabilidad anual del 12.5%, estos deben ser reintegrados a la empresa de conformidad con las condiciones pactadas en los contratos de concesión y fiduciario con los operadores del sistema, dichos parámetros no han permitido que a la fecha se inicie el reembolso y de acuerdo al comportamiento del fondo de continencias y a la estructuración inicial para su devolución no era viable y oportuna para TRANSMILENIO S.A., pero, con la modificación incluida en los contratos para la Fase II, que establecen que "Después del segundo año de operación, se realizarán pagos tanto de capital como de intereses a TRANSMILENIO S.A., de los recursos acumulados en el Fondo de Contingencias que excedan la suma determinada por lo siguiente: cincuenta pesos M/Cte ($50) multiplicado por diez punto seis (10.6) veces la demanda promedio de los últimos tres meses de operación. Los recursos pendientes tanto de capital como de intereses se pagarán a TRANSMILENIO S.A. al cumplimiento del tercer año de operación del Sistema", permitirán una devolución de dichos recursos antes del año 2007.

Sin embargo, por cuanto son recursos que le darían liquidez y viabilidad financiara a la empresa, además que su aplicación podría ser dirigida a inversiones o gastos estratégicos y no estar solamente rentado intereses, no se justifica su permanencia en dicho fondo, dado que el fin para lo que se depositaron estaría cubierto. Se observa que en los nuevos límites diseñados para su reembolso, es mayor el tiempo de lo previsto inicialmente, así mismo, la posibilidad de ser utilizados por la entidad y el Distrito.

GESTIÓN DE TRANSMILENIO Y SU IMPACTO EN LA POLÍTICA SECTORIAL

Definida las inversiones para el periodo 2001-2004, las cuales se estimaron en $933.362 millones para el Sistema Vial y $889.876 en componentes del sistemas de Transporte, estas inversiones representan el 36.21% de las programadas para este período, focalizadas en los objetivos de cultura ciudadana, productividad y justicia social, la mayor concentración de recursos se encuentra bajo el programa de movilidad inteligente, el cual tiene como meta "Disminución del 20% de los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad, con los siguientes proyectos definidos como prioritarios:
Tres nuevas troncales de transporte masivo: Américas, NQS y Av. Suba.
Mantenimiento de 500 Km./carril de vías arterias[16].
Ejecución del 10% del Plan Maestro de Ciclo rutas.

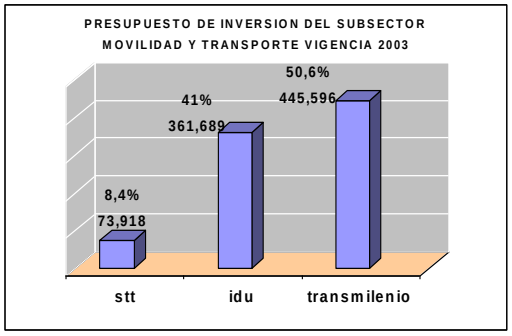
[16] Meta en la que SOP a través del convenio con el IDU tiene gestión.

Reducción del parque de buses.

Para la vigencia 2003 el presupuesto definitivo de inversión del subsector movilidad y transporte, ascendió a $881.203 millones de pesos, en el cual TRANSMILENIO S.A. obtuvo la mayor participación porcentual con el 50.56% ($445.596 millones), seguida por el IDU con el 41.04% ($361.689 millones) y la STT-FONDATT el 8.38% ($73.918 millones), lo cual se observa en la siguiente gráfica

GRAFICA 1

(millones de pesos)

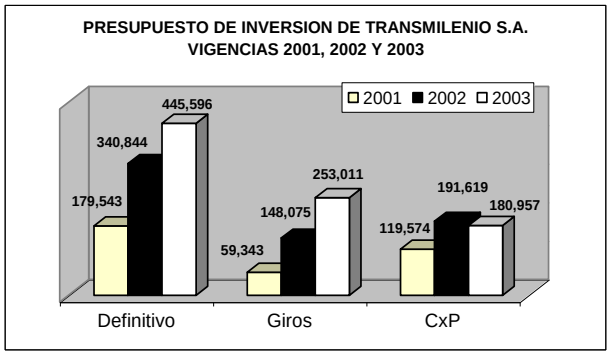


Fuente: TRANSMILENIO e Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-y STT
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. T. Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

Para el caso de TRANSMILENIO S.A., el presupuesto definitivo de inversión en los tres últimos años 2001, 2002 y 2003, presentó fuertes oscilaciones en los recursos asignados. Entre los años 2001 y 2002 el presupuesto obtuvo un incremento significativo del 89.84%; al pasar de $179.543 millones a $340.841 millones; sin embargo, este crecimiento disminuyó entre las vigencias 2002 y 2003 al aumentar un 30,7%. El comportamiento de los giros efectivos y las reservas, fueron inversamente proporcionales, mientras que los giros aumentaron paulatinamente entre los años 2001, 2002 y 2003, las reservas y cuentas por pagar disminuyeron igualmente en su mismo orden.

GRAFICA 2

(millones de pesos)



Fuente: TRANSMILENIO S.A.
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. T. Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

En el Balance Social, uno de los principales indicadores de gestión es la cobertura; la cual, en los tres años de operación, arrojó los siguiente:

TABLA 15
RESULTADOS DE COBERTURA POR VIGENCIAS 2001, 2002 Y 2003

Años de Operac. del Sistema Transmil.	Población que Demanda el servicio	Población que se propuso atender	Población Atendida	Cobertura General del Servicio	Cumplimiento de cobertura
2001	5.364.343	600.000	550.000	10.25	91.66
2002	5.474.584	720.000	770.000	14.06	106.94
2003	5.588.321	800.000	820.000	14.67	102.50

Fuente: TRANSMILENIO S.A., vigencias 2001, 2002, 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

TABLA 16
RESULTADOS PROMEDIO DE LA COBERTURA VIGENCIAS 2001, 2002 Y 2003

Años de Operac. del Sistema Transmilenio.	Población promedio que Demanda el servicio A	Población promedio que se propuso atender B	Población promedio atendida C	Cobertura General promedio del servicio D = (C /A)*100	Cumplimiento de cobertura promedio E= (C /B) *100
2001,2002 Y 2003	5.475.749	706.666	713.333	13.02	100.94

Fuente: TRANSMILENIO S.A., vigencias 2001, 2002, 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

Los indicadores de cobertura del Sistema Transmilenio, arrojan como resultado:

A pesar que el Sistema ha sobrepasado el cumplimiento de cobertura promedio en un 100,94%, toda vez que la población atendida en los tres años de operación fue superior a la que se propuso atender; generando que se logren aumentos significativos en la demanda en todas las localidades, lo mismo, que en todos los estratos, la cobertura general del servicio, al 2003 fue del 14,67%, cifra baja, respecto a la necesidad que requiere la ciudad.

TABLA 17
INDICADOR DE LA INVERSIÓN

Nombre	Formula	2001	2002	2003
Ejecución de la Inversión	Total Ejec Inv (giros)/ Total Ppto Definitivo de Inversión * 100	29.24%	22.8%	56.78%
	Total Ejec Inversión / Total Ppto Definitivo de Inversión *100	96.14	99.74	97.39
Inversión **Percápita**	Inv. Ejecut. (giros) por Problema Social/ No total de Beneficiarios*100	399.5 pesos	249.2 pesos	452.02 pesos
	Inv. Ejecut. por Problema Social/ No total de Beneficiarios*100	NA	1090 pesos	1085 pesos

Fuente: TRANSMILENIO S.A., vigencias 2001, 2002, 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C

En cuanto a la inversión percápita realizada en el trienio, puede observarse una disminución de $150.03 pesos por habitante que demanda el servicio, al pasar de $399.5 pesos en el 2001 a $249.2 pesos en el 2002, a pesar de incrementarse en 110.000 habitantes que demandan del servicio en el mismo periodo. Frente a esta

disminución la administración responde con un incremento de la inversión percápita en el 2003 de $452, pesos, equivalente al 13.14% frente al 2002.

Pese a que el aumento de la población que demanda el servicio, crece en forma geométrica y la inversión en forma aritmética, se espera que su incremento continúe en ascenso, en pro de ampliar la cobertura del 85% de la población que no accede al servicio.

Ampliar la inversión percápita de la población que requiere el servicio, no es una tarea fácil, ante los escasos recursos de financiamiento con que cuenta el Distrito, se suma a ello el inadecuado mantenimiento de la malla vial donde circulan a diario 1.007.253 vehículos (672.074[17] matriculados en Bogotá y 335.179[18] registrados en municipios vecinos), que generan 10 millones de viajes, los cuales son atendidos en un 72% por transporte de servicio público el cual representa el 12.5% del parque automotor rodante en la ciudad que es de 83.917[19] vehículos, de los cuales el 30.34%, es decir 25.462 vehículos, pertenecen al sistema de servicio público colectivo[20] los cuales cubren 620 rutas autorizadas (535 urbanas y 85 periféricas), asignadas a 67 empresas que prestan su servicio en la ciudad. Estos vehículos originan congestión en la malla vial, con resultados tales como infraestructura vial insuficiente, recursos escasos y por tanto una gestión deficiente.

Ante la crítica situación de la malla vial en Bogotá, otro factor que incide en algún grado es la entrada en funcionamiento del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, toda vez que las necesidades de recuperar, mantener y construir la malla vial aumentan, afectando el costo social y por ende en la calidad de vida del ciudadano, sumado a ello, los usuarios del Sistema son tan solo del 14.67%, frente al total de beneficiarios del transporte público, siendo aún bajo frente a la problemática del transporte y la movilidad. Adicionalmente, se han generado congestiones colaterales en las vías alternas y que sirven de acceso al Sistema.

[17] Datos suministrados por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte - SETT
[18] Ministerio de Transporte, Estadísticas de Transporte Automotor a noviembre de 2002.
[19] Diariamente se movilizan en transporte público colectivo 6.200.000 personas y en TransMilenio 1.028.000 personas.
[20] Vehículos de Servicio Público Colectivo SETT- STT: 9.983 buses, 8675 busetas y 6.804 microbuses.

2. HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO

2.1. LOS NEGOCIOS DE LA ENTIDAD

2.1.1. El funcionamiento de la Empresa TRANSMILENIO S.A.

Como resultado consecuencia, de la modificación del 3 % al 4%[1] de participación de la Empresa Transmilenio S.A. en los ingresos del Sistema, la Empresa durante la vigencia 2003, recibió ingresos adicionales por valor de $2.359.6 millones, correspondiente al 1% de su participación de los ingresos del Sistema,

Durante la vigencia 2003, la empresa obtuvo ingresos totales de $10.194.9 millones, de los cuales, $9.438.7 millones corresponden a su participación del 4% de los ingresos del Sistema y $756.2 millones a multas. Al descontar de los ingresos totales la retención y la contribución bancaria de $387.5 millones ($356.8 millones de retención, y $30.7 millones por 3 X 1000) obtiene como ingresos netos $9.807.4 millones.

En el año 2002, por la variación de 1% adicional en la participación que recibiría Transmilenio S.A. como Gestor del Sistema, y esperando un comportamiento ascendente de la demanda de pasajeros/día, la empresa proyectó percibir, ingresos futuros adicionales de aproximadamente $39.580.67 millones en lo que restaba de las concesiones de la Fase I del Sistema [2] de los cuales ya recibió durante el año 2003 $2.359.6 millones y $641.7 millones en el año 2002, para un total de $3.001.3 millones adicionales por el cambio del 3% al 4% de ingresos del Sistema. Hecho que ha originado mayores ingresos a Transmilenio S..A pero no los suficientes para que la Empresa sea auto sostenible administrativa y financieramente.

2.1.2. Situación Jurídica de la Empresa

Mediante el Acuerdo 04 del 04 de febrero de 1999 el Concejo Distrital autorizó la creación de la empresa, la cual se realizó mediante la escritura pública No. 0001528, corrida el 13 de octubre de 1999, ante la Notaria 27 de Círculo de Bogotá, con la razón social: “EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.”, vigente hasta el 13 de octubre de 2099, con domicilio en la

[1] La Contraloría de Bogotá en desarrollo de la labor de auditoria a la cuenta fiscal de 2001, demostró problemas significativos en el equilibrio financiero de la estructura tarifaria aprobada para el Sistema y realizó los cálculos financieros que demostraron que con la participación del 3% sobre los ingresos del Sistema, la Empresa Transmilenio S.A. no era auto sostenible. Por consiguiente, el ente de control recomendó realizar los análisis pertinentes para la modificación de la participación del gestor.

[2] TRANSMILENIO S.A. – Oficio Nº 0736 de Febrero 19 de 2002

ciudad de Bogotá D.C. bajo la figura de sociedad por acciones. Por la fuente de los recursos de sus **accionistas se** rige por las normas propias de las empresas industriales y comerciales del Estado.

Mediante la escritura pública 3280 del 21 de diciembre de 2000, corrida en la Notaria 5 del Círculo de Bogotá, se amplió su objeto social a la explotación de las actividades colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema, pueden llevarse a cabo, para promover y beneficiar la prestación del servicio público.

Mediante escritura 0971 de Julio 18 de 2001, de la Notaría 27 del Círculo de Bogotá, se modificaron los artículos 4, 45 y 60 de los estatutos, así: Artículo 4o. Ejercer actividades de consultaría; Articulo 45o. Aumento a tres años del período para el Revisor Fiscal; Articulo 60o. Incluir al Tesorero como empleado de libre nombramiento y remoción.

Mediante escritura 0595 de Abril 9 de 2002 de la Notaría 22 del Circulo de Bogotá, se aumento el Capital Social de la Entidad.

Con relación a la legalidad del Acuerdo de su creación, (No. 04/99), se han presentado dos (2) demandas de nulidad ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca radicadas con los números 11001232400311999-0750 y No. 990229, ante el riesgo contingente para su estabilidad jurídica que estas acciones representan; TRANSMILENIO S.A. compareció en dichos procesos representada por dos reconocidas firmas de abogados expertas en la materia, cual son: CHARRY MOSQUERA ASOCIADOS Y CIA. LTDA. y la firma del profesional ERNESTO REY CANTOR.

2.1.3. Adjudicación de los contratos de Concesión de Operadores Troncal y Puesta en Marcha de la Fase II del Sistema Transmilenio.

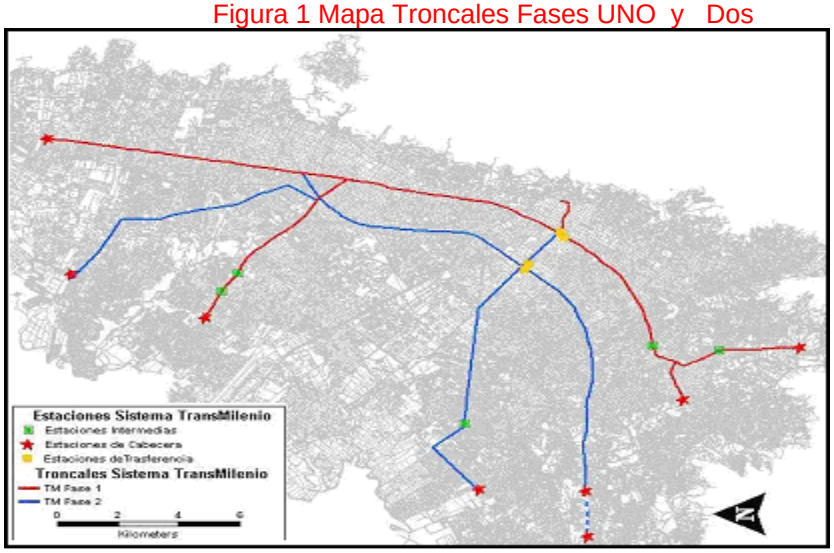
TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del Sistema adjudicó el 3 Febrero /03, la Licitación 07 / 02, e incorporó a 3 nuevos operadores de troncal cada uno asociado a uno de los patios de operación de las troncales de la Fase 2, así: Transmasivo (Portal Suba), SI-02 (Portal de las Américas) y Conexión Móvil (Portal del Sur). La Fase II del Sistema integrada por las Troncales: Américas-Calle 13, NQS y Suba. (ver figura 1).

Durante la vigencia 2003, se realizó la construcción de parte de los 11 kilómetros de Troncal Avenida Américas, la cual una vez terminada, se adicionará a los 42 kilómetros de vías para buses articulados, existentes en el Sistema, a través de las 3 troncales de la Fase 1, que ya están construidas y operando (Troncal Caracas, Calle 80 y Autopista Norte).

A finales del año 2003, se inició la operación de la primera troncal de la Fase 2, Troncal Américas-Calle 13, la cual atiende sectores de la localidad de Bosa y Kennedy. La puesta en marcha de la operación troncal (Buses Rojos) en las Américas – Calle 13, fue:

- Calle 13: inició operaciones el 8 de noviembre de 2003 hasta Puente Aranda sin contar en ese momento con buses propios, sino con los 486 vehículos de la Fase I que se encontraban vinculados, de los cuales 470 hacían parte de la flota adjudicada y 16 correspondieron vehículos de reserva[3].

Figura 1 Mapa Troncales Fases UNO y Dos



Fuente: Pliego de Condiciones y Adendos Licitación Pública 07 /02

- Avenida Américas, incluido el Portal Banderas, inició su operación el 21 de Diciembre de 2003, al igual que ocurrió con la Calle 13, se inició la misma con 487 vehículos articulados de la Fase I, de los cuales 470 hacían parte de la Flota Adjudicada y 17 a la flota de reserva[4]. La infraestructura de la Fase 2 del Sistema, está integrada así:

TABLA 18
CARACTERÍSTICAS CORREDORES TRONCALES FASE DOS

	AMÉRICAS	NQS	SUBA	TOTAL Fase DOS
RECORRIDO				
Inicio	Clle 13-Cra. 10	Auto norte - Calle 92	Calle 80 - Av. Suba	
Vías	Clle 13; Américas; Av. Cali	NQS (Av. Quito)	Av. Suba (A.Bateman); Transversal de Suba	
Fin	Av. Cali - Av.V/cencio	NQS – Av. Bosa – Soacha	Transversal de Suba - Av. Cali	
LONGITUD	11 Km	24 Km.	10 Km.	45 Km.
ESTACIONES SENCILLAS	16	29	13	58
ESTACIONES DE INTEGRACIÓN				
Troncal	Av. Jiménez (Cale 13-Cra. 12) Ricaurte (Cale 13 – Cra. 28)	Ricaurte (NQS – Calle 12)		3

[3] TRANSMILENIO S.A. Oficio 1520 del 17 de marzo /04 pregunta 7 como respuesta al Oficio 31000-004302 del 12 de marzo /04, emanado de la Contraloría de Bogotá, recibido en Transmilenio S.A. bajo el No. 2485 del mismo 12 de marzo /04.
[4] Ibídem

	AMÉRICAS	NQS	SUBA	TOTAL Fase DOS
Intermedia	Banderas (Av. Américas – Cra. 75)			
PUENTES PEATONALES	10	24	2	27 (sic)
PORTAL Y PATIOS				
Ubicación	Av. Ciudad de Cali con Av. Villavicencio	Autopista Sur con Kr. 80 Soacha	Av. Ciudad de Cali con Av. Transversal de Suba	
CONEXIONES				
Troncal	Caracas	Calle 92; Calle 80; Suba	Calle 80; NQS	

FUENTE: Transmilenio S.A. Contratos de Concesión No. 016, 017, y 018 de 2003.

2.1.3.1. Ingresos adicionales para la Empresa Transmilenio S.A.

El inicio de operación troncal de la Fase II del Sistema, en años futuros, le generará incrementos importantes en los ingresos de la empresa Transmilenio S.A., al igual que disminuirá gastos de operación por vigilancia y aseo de las estaciones del Sistema de la fase 2, gastos que viene asumiendo Transmilenio S.A. en la Fase 1.

2.1.3.1.1. Oferta a la Ciudad - Derecho a la Explotación de la Concesión

El valor que el concesionario pagará a TRANSMILENIO S.A., a título de derecho a la explotación de la concesión; deberá ser cancelado 6 meses después de vincular cada vehículo articulado al Sistema, en un valor equivalente a $20.0 millones a precios de 1º de septiembre de 2002, ajustado al I.P.C. mensual, certificado por el DANE, por cada autobús troncal vinculado.

Con el ingreso de 15 buses rojos, de la fase II, en la vigencia 2003, y un total de 56 buses ingresados al 17 de marzo /04, se espera que la empresa Transmilenio S.A. perciba durante el año 2004, ingresos adicionales por $1.120.0 millones ajustados con el IPC mensual certificado por el DANE a la fecha en que corresponda recibir el pago, así:

TABLA 19
INGRESO BUSES TRONCALES DE LA FASE II

Millones de Pesos

EMPRESA OPERADORA FASE II	NO. VEHÍC.	FECHA INGRESO VEHÍCULO	FECHA EN QUE SE RECIBIRA EL INGRESO	VALOR POR C/ BUS	VALOR TOTAL *
Transmasivo S.A.	7	31 Diciembre /03	30 Junio /04	20.0	140.0
Transmasivo S.A.	4	16 Enero /04	15 Julio /04	20.0	80.0
Transmasivo S.A.	3	12 Febrero /04	11 Agosto /04	20.0	60.0
Transmasivo S.A.	7	20 Febrero /04	19 Agosto /04	20.0	140.0
Subtotal	21				420.0
SI – 02	4	31 Diciembre /03	30 Junio /04	20.0	80.0
SI – 02	3	16 Enero /04	15 Julio /04	20.0	60.0
SI – 02	4	12 Febrero /04	11 Agosto /04	20.0	80.0
SI – 02	2	20 Febrero /04	19 Agosto /04	20.0	40.0
SI – 02	1	02 Marzo /04	01 Sept /04	20.0	20.0
SI – 02	2	10 Marzo /04	11 Sept /04	20.0	400.0
Subtotal	16				320.0
Conexión Móvil	4	31 Diciembre /03	30 Junio /04	20.0	80.0
Conexión Móvil	3	16 Enero /04	15 Julio /04	20.0	60.0
Conexión Móvil	4	12 Febrero /04	11 Agosto /04	20.0	80.0
Conexión Móvil	2	20 Febrero /04	19 Agosto /04	20.0	40.0
Conexión Móvil	1	02 Marzo /04	01 Sept /04	20.0	20.0

EMPRESA OPERADORA FASE II	NO. VEHÍC.	FECHA INGRESO VEHÍCULO	FECHA EN QUE SE RECIBIRA EL INGRESO	VALOR POR C/ BUS	VALOR TOTAL *
Conexión Móvil	5	11 Marzo /04	11 Sept /04	20.0	100.0
Subtotal	19				380.0
Total	56				1.120.0

* Ajustado con el I.P.C. mensual, certificado por el DANE

Fuente: Empresa Transmilenio S.A., Soportes del oficio 1520 del 17 de Marzo /04
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A. sobre documentos soportes Oficio 1520 del 17 marzo /04

2.1.3.1.2. Participación de TRANSMILENIO S.A. en los Ingresos del Concesionario

Transmilenio S.A. obtendrá ingresos adicionales por concepto de participación del 3.53% de los ingresos de los operadores troncal de la Fase II del Sistema, como Oferta a la Ciudad, según se estableció en el Pliego de Condiciones de la Licitación 07 /02 y en las ofertas presentadas.

Los cálculos preliminares realizados por la Empresa TRANSMILENIO S.A. sobre la proyección de ingresos 2004-2007, muestran que la Empresa Transmilenio S.A. percibirá por concepto del 3.53%, de participación sobre los ingresos de los operadores troncal de la Fase II, por $16.756.23 millones de pesos corrientes, como se muestra en el la tabla siguiente.

TABLA 20
PROYECCIÓN INGRESOS ADICIONALES -2004 - 2007
POR PARTICIPACIÓN 3,53% SOBRE INGRESOS OPERADORES TRONCALES FASE II

AÑO	3.53% ($Millones)
2004	1.157.36
2005	4.077.10
2006	5.613.30
2007	5.908.47

Fuente: Transmilenio S.A. Proyecto de Presupuesto 2004
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá ante la Empresa Transmilenio S.A.

2.1.3.2. Costos de Operación Troncal que TRANSMILENIO S.A. Traslada al Operador Troncal de la FASE II.

2.1.3.2.1. Costos por Servicio de Vigilancia de Estaciones

En los Contratos de Concesión de Operadores de Troncal FASE II suscritos en el 2003 (016/03, 017/03 y 018/03), en el numeral 4.3.5 Cláusula Décima, se establecieron como obligaciones de los Operadores Troncal, entre otras: *"Contratar el servicio de vigilancia para las estaciones que le han sido asignadas en el ANEXO 3 del contrato,... entre 6:00 PM y 6:00 AM, los 365 días del año, mientras dure la concesión. En los Portales el servicio de vigilancia deberá ser de 24 horas..."*

Con la entrada en Operación de la Fase 2 del Sistema, los concesionarios de operación troncal de dicha fase, asumirán el costo de vigilancia de las estaciones.

Hecho importante, si se tiene en cuenta que la Empresa ha celebrado contratos para la vigilancia de las estaciones de la Fase 1, por valor de $7.072.4 millones y hasta diciembre 31 de 2003, pagó $3.610.6 millones, ($77.8 Contrato 102/00; $1.025.8 Contrato 07 /01; $1.386.2 Contrato 08/02; $1.120.8 Contrato 27 /03); constituyó Cuentas por Pagar por $862.8 millones ($378.6 millones Contrato 27 /03 y $484.1 millones Contrato 461 /03); a la vez que comprometió vigencias futuras de los años 2004 y 2005, por valor de $2.598.9 millones ($1.332.3 millones para la vigencia 2004 y $1.266.5 millones para la vigencia 2005, por el Contrato 461/03). Es decir que a partir de la entrada en operación de la Fase 2 del Sistema, la empresa Transmilenio S.A. le traslada estos costos a los Operadores Troncal de la Fase 2, en lo pertinente a las estaciones de la fase 2.

2.1.3.2.2. Costos por Servicio de Aseo en Estaciones

En los contratos de operadores de troncal de la Fase 2, se estableció igualmente, en el numeral 4.3.4, Cláusula Novena, como obligaciones de los Operadores Troncal, entre otras: *"(…) asegurar que la empresa prestataria preste el servicio de aseo... El servicio de aseo debe ser prestado bajo las condiciones mínimas de operación y desarrollo y de acuerdo a las actividades y los términos que se establezcan..."*

Al entrar en operación la Fase 2 del Sistema, los concesionarios de operación troncal, de esta fase, asumirán el costo de servicio de aseo de estaciones de la fase 2 del Sistema. El traslado de esta obligación en cabeza de los operadores troncales, reviste importancia, por cuanto, el costo de la prestación del servicio de aseo de las estaciones de la fase 1, lo ha venido asumiendo Transmilenio S.A. (Contratos 060/00; 005/02; 030/03 y 451/03), por valor de $6.443.5 millones, de los cuales a Diciembre 31 de 2003, pagó $2.841.2 millones, ($362.3 millones, Contrato 060/00; $1.449.2 millones, Contrato 05/02; $1.029.7 millones, Contrato 030/03); constituyó Cuentas Pagar $933.4 millones ($454.2 millones Contrato 030 /03 y $479.1 millones Contrato 451 /03), a la vez que comprometió vigencias futuras por valor de $2.668.9 millones ($1.318.6 millones para la vigencia 2004 y $1.350.2 millones para la vigencia 2005).

2.1.4. Proceso licitatorio para incorporar la nueva empresa de recaudo.

Durante la vigencia 2003, Transmilenio S.A. adelantó el proceso licitatorio para incorporar una nueva empresa de recaudo, encargada de las nuevas estaciones de la Fase 2 del Sistema, la cual inició con la Licitación Pública 08 de 2002, adjudicándose a la Unión Temporal Fase 2.

2.1.5. Proceso licitatorio para incorporar los nuevos operadores de alimentación

La empresa cambió su Sistema de Alimentación que traía de la Fase 1, el cual consistía en un Sistema por Cuencas de Alimentación a un Sistema de Zonas de Alimentación para lo cual dividió la ciudad en Ocho (8) Zonas. Cada zona está

conformada por un grupo de Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) de acuerdo por las características de las UPZ definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Durante el año 2003 la Empresa llevó a cabo el proceso licitatorio para incorporar los nuevos operadores del Sistema de Alimentación, en las zonas de alimentación de las Fases 1 y 2 del Sistema, adjudicándose seis zonas, a igual número de operadores, mediante el proceso de la Licitación Pública 05/03.

2.1.6. Centro de Control

El Centro de Control no es una dependencia funcional de Transmilenio S.A., sino del Sistema Transmilenio. Sin embargo, la Empresa viene asumiendo estos costos. Esta Contraloría advierte que los mismos deben ser asumidos por el Sistema Transmilenio y no solamente por la empresa Transmilenio S.A., basados en las definiciones del contrato, (No. 037 /00) numeral 4.62 respecto al Sistema Transmilenio[5], lo cual es concordante con su Prefacio - Definiciones, numeral 1.77, de los contratos de operadores troncal, definido en los mismos términos, e incluye dentro de éste sistemas de operación y control: teniendo en cuenta que los costos deben ser asumidos por las áreas funcionales que lo genera. La empresa debe estudiar y replantearlos en cabeza de los componentes del Sistema.

El contrato celebrado por la empresa Transmilenio S.A. con Electrónic Trafic S.A. ETRA, bajo el No. 037 /00 y sus adiciones, para efectos de todo lo relacionado con el Centro de Control asciende a $26.159.0 millones, de los cuales la empresa Transmilenio S.A. ha pagado a 31 de diciembre de 2003, $15.237.2 millones [6] de los cuales $14.627.7 millones les correspondería asumir a los demás componentes del Sistema, diferentes del Gestor.

2.2. SITUACIÓN FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DE TRANSMILENIO S.A.

2.2.1. Situación Financiera

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2003 la Entidad arrojó una Pérdida de $3.741.8 millones de pesos[7].

La capacidad operacional de la empresa nos demuestra que por cada peso requerido para apropiaciones de funcionamiento, Transmilenio S.A. solo dispuso de 0.90 centavos de recursos propios principalmente de su participación en los ingresos del Sistema, lo que indica que la empresa aún no es auto sostenible.

[5] Sistema Transmilenio: "Es el conjunto de infraestructura predios, bienes, equipos, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y **control** que conforman el sistema de transporte terrestre automotor, masivo de pasajeros, bajo la modalidad, de autobuses en la ciudad de Santafé de Bogotá en su zona de influencia".
[6] Información suministrada por la Empresa Transmilenio, S.A., Dirección de Operaciones mediante Oficio del 2 de marzo/04
[7] Transmilenio S.A. Informe de Gestión y Resultados, Cuenta Anual 2003, rendida a la Contraloría de Bogotá, D.C.

De otra parte, debe advertirse que los saldos por recaudar de la vigencia no alcanzarían para cubrir las cuentas por pagar constituidas en el cierre, así: Cuentas por Pagar a 31 Dic. /03, $183.274.9 millones, mientras que el Saldo por recaudar a 31 Dic. /03, $176.552.4 millones ($171.552.4 millones, de Transferencias y $5.000.0 millones por Recursos de Capital). Por lo tanto presenta compromisos sin respaldo por $6.722.5 millones. Los $171.552.4 millones de transferencias corresponden a $100.305.0 millones de la Nación y $71.247.4 millones del Distrito. Lo anterior demuestra que si la entidad, en la vigencia de 2004 ejecutara, en forma paralela, el presupuesto pendiente de 2003, este último tendría compromisos sin financiación por $6.722.5 millones.

2.2.2. Situación Presupuestal

El Presupuesto definitivo de TRANSMILENIO S.A., para el año de 2003, fue de $461.143.6 millones, de los cuales se ejecutó en Gastos el 97.19% (incluyendo giros y cuentas por pagar) y en Ingresos el 62.20%

La ejecución del 97.19% en gastos, incluye tanto los giros como las Cuentas por Pagar, para una ejecución real del 57.45%, $264.908.2 millones. La ejecución presupuestal en detalle se puede apreciar en las siguientes tablas.

2.2.2. 1. Ingresos

TABLA 21
PRESUPUESTO DE INGRESOS Y EJECUCIÓN A 31/12/2003

Millones de $

RUBRO PRESUPUESTAL	PRESUP. INIC.	PRESUP. DEFINIT.	RECAUDO	% EJEC.
DISPONIBILIDAD INICIAL	2.218.5	47.737.0	47.737.0	100.00
INGRESOS	342.202.3	413.406.6	239.104.8	57,83
INGRESOS CORRIENTES	9.226.3	12.680.1	13.250.8	104,50
Rentas contractuales	0.0	2.680.0	2.156.3	80,46
Participaciones	8.426.3	9.200.1	10.117.9	109.98
Otros Ingresos no tributarios	800.0	800.0	976.6	122,08
TRANSFERENCIAS	309.293.0	391.308.6	219.756.3	56,16
NACIÓN	178.401.0	186.652.4	86.347.4	46,26
ADMINISTRACION CENTRAL	130.892.0	204.656.3	133.408.9	65,19
RECURSOS DE CAPITAL	23.682.9	9.417.9	6.097.8	64,75
Otros Recursos de Capital	23.147.5	7.747.5	2.747.5	35,46
Rendimientos operaciones financ.	535.4	1.670.4	3.350.2	200,56
INGRESOS + DISPONIBILIDAD	344.420.8	461.143.6	286.841.8	62,20

FUENTE: Transmilenio S.A. informe de ejecución presupuesto de rentas e ingresos a diciembre 31 de 2003.
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A

En la estructura del presupuesto definitivo de ingresos de la Empresa, incluyendo las Disponibilidades Presupuéstales ($461.143.6 millones), su principal fuente de recursos son las Transferencias (de la Nación como del Distrito) las cuales representan el 84.85 % ($391.308.6 millones). La disponibilidad inicial participó con el 10.35% ($47.737.0 millones), mientras que los ingresos generados por la actividad propia de la empresa apenas equivalen al 2.75% ($12.680.1 millones) y los

Recursos de Capital al 2.04 % (9.417.9 millones).

2.2.2.2. Gastos

En la estructura del Presupuesto Definitivo de Gastos ($461.143.6 millones), los Gastos en Inversión participaron con el mayor porcentaje, el 96.62% ($445,596.0 millones), mientras que los Gastos de Funcionamiento participaron con el 3.37% $15.547.6 millones.

Del 96.62% ($445.596.0 millones) de participación de los gastos de Inversión, en el presupuesto definitivo el mayor peso lo tiene la Inversión Directa, con el 56.49% ($260.501.0 millones); mientras que las Cuentas por Pagar aportaron el 40.13% ($185.080.9 millones) y las Transferencias para inversión participaron en el 0.003% ($14.0 millones)

Del 3.37% de participación en los Gastos de Funcionamiento ($15.547.6 millones), el rubro que mayor participación presenta es Gastos Administrativos con el 1.59% ($7.322.7 millones), luego los Gastos Operativos con 0.94% ($4.350.1 millones) y por último las Cuentas por Pagar con el 0.84% ($3.874.8 millones)

TABLA 22
PRESUPUESTO DE GASTOS Y EJECUCIÓN A 31/12/2003

Millones de $

RUBRO PRESUPUESTAL	PRESUP. DEF.	EJECUCIÓN	% EJEC.	GIROS	% EJEC.
GASTOS	461.143.6	448.183.2	97,19	264.908.3	57,44
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	15.547.6	14.215.1	91,43	11.897.2	76,52
ADMINISTRATIVOS	7.322.7	6.382.9	87,16	5.196.6	70.96
Servicios personales	3.579.0	3.043.7	85,04	2.856.9	79,82
Gastos generales	2.872.3	2.522.0	87,80	1.705.5	59,37
Aportes patronales	871.4	817.2	93,78	634.2	72,79
OPERATIVOS	4.350.1	3.997.2	91,89	3.286.4	75,54
Servicios personales	537.2	457.8	85,23	457.8	85,21
Gastos generales	3.647.1	3.388.7	92,91	2.714.9	74,43
Aportes patronales	165.8	150.7	90,91	113.7	68,57
CUENTAS POR PAGAR	3.874.8	3.835.0	98,97	3.414.2	88,11
INVERSIÓN	445.596.0	433.968.0	97,39	253.011.0	56,78
DIRECTA	260.501.0	250.426.1	96,13	104.190.9	39.99
BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL..	260.501.0	250.426.1	96.13	104.190.9	39.99
Cultura ciudadana	911.2	870.6	95,54	613.5	67,32
Productividad	258.899.3	248.903.7	96,13	103.429.9	39.94
Gestión publica admirable	690.5	651.7	94,39	147.5	21,36
TRANSFERENCIAS PARA INVERS.	14.0	14.0	100,00	0.0	0,0
CUENTAS POR PAGAR INVERSIÓN	185.080.9	183.527.8	99,16	148.820.1	80,40
DISPONIBILIDAD FINAL	0.0	0.0	0,0	0.0	0,0
TOTAL GASTOS	461.143.6	448.183.2	97,18	264.908.3	57,44

Fuente : Transmilenio S.A. Informe de Ejecución presupuesto de gastos e inversiones diciembre 31 de 2003
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

2.2.3. Planta de Personal

Las principales actividades administrativas adelantadas durante el año 2003, se concretaron en los siguientes actos administrativos:

En materia de estructura organizacional y de planta de personal disponible para el cumplimiento de la Misión de la Empresa, los actos administrativos vigentes a 31 de diciembre /03, fueron los Acuerdos No. 1, 2 y 3 de 2003, expedidos por la Junta Directiva de la Entidad.

La planta de personal está integrada por ciento once (111) cargos, catorce (14) de los cuales corresponden a empleados públicos de libre nombramiento y remoción y los noventa y siete (97) restantes a trabajadores oficiales; éstos cargos se encuentran distribuidos en las diferentes áreas de la entidad mediante la Resolución 254 de Noviembre 7 de 2003. Las funciones y requisitos mínimos para desempeñar los diferentes cargos que integran la planta de personal se encuentran consignados en la Resolución No. 260 de Noviembre 12 de 2003.

La planta de personal a 31 de diciembre de 2003, con relación al año 2002, se incremento en un 38.75% al pasar de 80 cargos en el año 2002, a 111 cargos en el año 2003, presentándose el mayor incremento en los cargos de Trabajadores Oficiales,(42.64%) que varió de 68 cargos (en el año 2002) a 97 cargos (en el año 2003), y se incrementó en 2 cargos (el 16.66%) los empleados públicos al pasar de 12 cargos a 14 cargos.

La asignación básica mensual correspondiente a los cargos que integran la planta de personal fue incrementada en el año 2003, de conformidad con lo ordenado en el Acuerdo 04 de 2003 expedido por la Junta Directiva, en el marco de los lineamientos y límites máximos establecidos por el Gobierno Nacional.

TABLA 23
PLANTA DE CARGOS

AÑO	No. CARGOS	VARIACIÓN
2000	78	
2001	80	+2
2002	80	0
203	111	31

Fuente: Transmilenio S.A. Dirección Administrativa, Recursos Humanos
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

La evolución de la planta de personal desde la creación de la entidad por cargos, se puede apreciar en el Anexo 2 del presente informe

La entidad no canceló valor alguno por conceptos de indemnizaciones por despidos ni por demandas laborales y las reestructuraciones no han conllevado a despido de funcionarios. De igual forma no existen funcionarios aforados[8].

[8] Transmilenio S.A., Dirección Administrativa, Recursos Humanos

3. DICTAMEN DE AUDITORIA CON CORTE AL 20 DE ABRIL DE 2004

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política de Colombia, el Decreto 1421 de 1993, Ley 142 de 1993, y el Manual de Control Fiscal, en cumplimiento del Plan de Auditoría Distrital (PAD 2003) inició Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Abreviada a la Empresa de Transportes del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A.- y desarrolló la misma hasta el 20 de abril de 2004, en virtud al Control Fiscal Excepcional asumido por la Contraloría General de la República, mediante Autos No. 044 del 30 de enero /04, No. 105 del 9 de marzo /04, No. 127 del 15 de marzo /04 y No. 164 del 20 de abril.

La auditoría, realizada por la Contraloría de Bogotá, se efectuó a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que la Empresa administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen del Balance General a 31 de diciembre de 2003 y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del mismo año, comparándolos con cifras de 2002, que también fueron auditados por la Contraloría de Bogotá D.C.; la comprobación que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables y la evaluación del Sistema de Control Interno.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada y analizada por la Contraloría de Bogotá. La responsabilidad de la Contraloría de Bogotá, D.C., es la de informar a la ciudadanía y los organismos competentes sobre lo que encontró durante el desarrollo de la auditoría, lo cual está incluido en el informe a corte del 20 de abril de 2004, por haber sido asumido el control fiscal por parte de la Contraloría General de la República en virtud al control excepcional.

La Contraloría de Bogotá, en el presente informe incluye los resultados de auditoría desde su inicio hasta el 20 de abril de 2004, incorporando el concepto parcial de la gestión adelantada por la administración de la entidad, según lo analizado hasta esa fecha, excluyendo, la opinión de sobre la razonabilidad de los Estados Financieros, por no haber culminado el proceso auditor.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con las normas de Auditoria Gubernamental Colombianas compatibles con las de General Aceptación, así como las políticas y procedimientos de auditoria establecidos por la Contraloría de Bogotá por lo tanto, acorde con ellas, exigió de la planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcionara una base razonable para fundamentar los conceptos expresados en el informe. El control incluyó el examen, sobre la base de

pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los Estados Contables y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del Sistema de Control Interno.

Concepto Parcial sobre la Gestión y los Resultados

Durante el desarrollo de las labores de auditoria se detectaron hallazgos en las distintas líneas de auditoria las que influyen de manera directa en la gestión adelantada por la administración.

La capacidad operacional de la empresa nos demuestra que por cada peso requerido para apropiaciones de funcionamiento, Transmilenio S.A. solo dispuso de 0.90 centavos de recursos propios principalmente de su participación en los ingresos del Sistema, lo que indica que la empresa aún no es auto sostenible. Igualmente, debe advertirse que los saldos por recaudar de la vigencia no alcanzarían para cubrir las cuentas por pagar constituidas en el cierre, así:

Cuentas por Pagar a 31 Dic. /03, $183.274.9 millones, mientras que el Saldo por recaudar a 31 Dic. /03, $176.552.4 millones ($171.552.4 millones de transferencias y $5.000.0 millones por Recursos de Capital). Por lo tanto la Empresa presenta compromisos sin respaldo por $ 6.722.5 millones. Los $171.552.4 millones de transferencias corresponden a $100.305.0 millones de la Nación y $71.247.4 millones del Distrito. Por lo que si la entidad, en la vigencia de 2004 ejecutara, en forma paralela, el presupuesto pendiente de 2003, este último tendría compromisos sin financiación por $6.722.5 millones.

Adicionado al hecho que la Empresa no es auto sostenible, se presentan hechos que poden presentar peligro para la estabilidad financiera de la Empresa así:

Primero: Desde la entrada en operación del Sistema, la Empresa Transmilenio S.A. viene asumiendo los costos por concepto de prestación del servicio de vigilancia y aseo de estaciones de la fase 1 del Sistema, y por la prestación de servicio de mantenimiento de estaciones de las fases 1 y 2 cuando dichos costos deberían ser asumidos por todos los componentes o agentes del Sistema[1] en proporción al porcentaje que cada uno reciba de los ingresos del mismo.

Los contratos de concesión en su título 9, Servicios Conexos, establecieron que *"el Sistema Transmilenio* ***contratará,*** *servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento para las estaciones"* Existe vació jurídico, en los contratos de concesión de la Fase 1, por cuanto, no se establecieron las responsabilidades en lo referente a los gastos de los tres servicios,

[1] Documentos Conpes 3093 del 15 de Noviembre /00, en su Anexo 2, establece que el Sistema Transmilenio comprende cuatro (4) componentes: Onfraestructura, Sistema de Operación (Servicios troncales y alimentadores) Sistema de recaudo y una empresa de gestión control y planeación del Sistema: la entidad Pública Transmilenio S.A.; la infraestructura, control, gestión y planeación son provistos por el Estado, mientras que los sistemas de operación y recaudo son contratados con el sector privado.

y en los contratos de concesión de la fase 2, en cuanto al servicio de mantenimiento. Pero la existencia del vació jurídico no debe conllevar a que obligatoriamente el Estado deba asumir dichos costos.

Por haber asumido los costos de estos tres servicios para la fase 1, y para el mantenimiento de estaciones de la fase 2, la Empresa ha celebrado contratos por $20.524.8 millones, y a 31 de diciembre de 2003, había pagado $9.022.0 millones de los cuales $8.661.163.211 deberían haber sido asumidos por los otros componentes del Sistema, diferentes al Ente Gestor por lo que la ciudad vienen asumiendo estos costos, ($2.727.603.423.36 por aseo de la fase 1, $3.466.267.726.08 por vigilancia de estaciones fase 1 y $2.467.292.060.16 por mantenimiento de estaciones de las fases 1 y 2).

Segundo: La empresa Transmilenio S.A. está asumiendo los costos del Centro de Control, cuando los contratos relacionados con la operación del Centro de Control, basados en las definiciones de los mismos, (Contrato 037 /00) en el numeral 4.62 [2] el Sistema Transmilenio [3] , el cual es concordante con la definición de los contratos de concesión de operadores troncal en su prefacio – Definiciones, numeral 1.77, en los mismos términos, e incluye dentro de éste sistemas de operación y control; y si se tiene en cuenta que los costos deben ser asumidos por las áreas funcionales que lo genera y en este caso, el Centro de Control no es una dependencia funcional de Transmilenio S.A., sino del Sistema Transmilenio, se advierte, por parte de la Contraloría de Bogotá, que dichos costos deben ser asumidos por el Sistema Transmilenio y no solamente por la empresa Transmilenio S.A.

El contrato celebrado por la empresa Transmilenio S.A. con ETRA, bajo el No. 037 /00 y sus adiciones, para efectos de todo lo relacionado con el Centro de Control asciende a $26.159.041.045 (Contrato 037 /00 $17.861.284.130, Otrosí No. 5 y 7 $8.297.7 millones) de los cuales la empresa Transmilenio S.A. ha pagado a 31 de diciembre de 2003, $15.237.2 millones [4]. La Empresa Transmilenio S.A. debe entrar a estudiar y replantear estos costos en cabeza de los componentes del Sistema, por cuanto la existencia de vació jurídico, no debe conllevar a que obligatoriamente, el Estado a través de la Empresa Transmilenio S.A., sea quien asuma dichos costos, sino que éstos deben distribuirse entre los componentes o agentes del sistema en proporción al porcentaje que cada uno perciba de los ingresos del Sistema, por que de no ser así, estaría la ciudad asumiendo la totalidad de un costo que no le corresponde, el cual es del orden de $14.627.764.527.60 ($15.237.254.716.27 -

---

[2] Ibíd., en su Anexo 3 página 24, indica que el Centro de Control, por medio de computadores modernos, sistemas de comunicación y operadores altamente capacitados, se observa permanentemente la ubicación del vehículo se realizan llamadas de rutina o de emergencia a los buses y a las estaciones y se hacen ajustes a los servicios de acuerdo con las condiciones de operación y demanda observada en el tiempo real.

[3] Sistema Transmilenio: "Es el conjunto de infraestructura predios, bienes, equipos, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y **control** que conforman el sistema de transporte terrestre automotor, masivo de pasajeros, bajo la modalidad, de autobuses en la ciudad de Santafé de bogotáen su zona de influencia.

[4] Información suministrada por la Empresa Transmilenio, S.A., Dirección de Operaciones mediante Oficio de marzo /04

$609.490.188.64), valor que le correspondería asumir a los demás componentes del Sistema, diferentes del Ente Gestor, Transmilenio S.A.

De otra parte, el grado de desarrollo e implementación del Sistema de Control Interno de la entidad es medianamente eficiente para una correcta salvaguarda de los recursos de la Empresa, se le asigna una calificación final de 3.33 en un rango de 0 -5 en razón a las debilidades y fortalezas detectadas en materia de: supervisión y control, administración del riesgo, oportunidad y confiabilidad de la información, establecimiento de procedimientos actualizados para las áreas misionales y nivel de desagregación de funciones.

No obstante a la no auto sostenibilidad de la empresa, como gestión de la entidad durante la vigencia 2003, se observa, la construcción de parte de los 11 kilómetros de Troncal de la Avenida Américas, se y adjudicaron los contratos de concesión de operadores troncal y del Operador de recaudo Fase 2, permitiendo, que a finales del año se iniciará la operación de la primera troncal de la Fase 2, Troncal Américas-Calle 13, (8 de noviembre) y de la Avenida Américas incluido el Portal Banderas, (21 de Diciembre).

El inicio de operación troncal de la Fase II del Sistema, en años siguientes, le generará a la Empresa Transmilenio S.A. incrementos importantes en sus ingresos tanto por la participación del 3.53% de los ingresos de los operadores troncal de la fase 2 como por el ingreso adicional de $20.0 millones a precios de 1º de septiembre de 2002, ajustado al IPC mensual, certificado por el DANE, por cada autobús de esta fase que se vincule al Sistema. De otra parte, con el inicio de la operación de la Fase 2, la empresa dejará de incurrir en gastos por prestación de servicios de aseo y vigilancia de las estaciones de la Fase 2, por cuanto trasladó estos gastos a los operadores troncal de dicha fase. No obstante persiste el vacío jurídico con lo relacionado a vigilancia y aseo de las estaciones de la fase 1 y a mantenimiento de las estaciones de las Fases 1 y 2.

Durante el año 2003, la empresa modificó el Sistema de Alimentación de Cuencas de Alimentación a Zonas de Alimentación y llevó a cabo el proceso licitatorio No. 5 /03, para incorporar los nuevos operadores del sistema de alimentación, en las zonas de alimentación de la Fase 1 y Fase 2 del Sistema TransMilenio.

La empresa obtuvo ingresos adicionales en la vigencia 2003, por $2.359.6 millones, correspondientes al 1% de los ingresos del Sistema, debido al cambio en el porcentaje de participación de la empresa en los ingresos del sistema al cambiar del 3% al 4% los mismos, según Otrosí en los contratos de concesión, realizado en septiembre de 2002,; se advierte que el 4% de participación de los ingresos del Sistema que le corresponden al Gestor, es insuficiente para su auto sostenibilidad, concordante con lo expuesto en el Capíto 1, Análisis Sectorial, numeral 1.3., Tabla 7, del presente informe, en tanto que un aumento del porcentaje de remuneración como gestor, generará un incremento significativo en los ingresos de la Empresa; sin

embargo, lo anterior, solo en el caso de un aumento del 8.5% cubriría los gastos de funcionamiento y operación.

Por lo expuesto inicialmente, el concepto parcial de gestión de la Empresa Transmilenio S.A. por la vigencia 2003, es DESFAVORABLE .

A los hallazgos fiscales encontrados no se les dará trámite del Proceso de Responsabilidad Fiscal, en virtud al Control Fiscal Excepcional asumido por la Contraloría General de la República, por lo que se remitirá el presente informe a dicho organismo de control para lo de su competencia.

Opinión De Los Estados Financieros

Como resultado del desarrollo del proceso auditor, el informe al 20 de abril /04, esta orientado a analizar la información suministrada por la administración, pero NO se emite opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables de la empresa TRANSMILENIO S. A. Por el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2003, por haber sido asumido el Control Fiscal por parte de la Contraloría General de la República, en virtud del Control Excepcional.

Sin embargo, la Contraloría de Bogotá, deja a disposición de dicho organismo lo que encontró durante el desarrollo de la auditoría, la cual no fue terminada, sino se realizó hasta el 20 de abril de 2004.

El informe se orientó a analizar la información revelada en los Estados Contables en su conjunto.

En cuanto a las notas contables que presenta la administración de la empresa, se efectuó la verificación de su consistencia y veracidad, estableciendo que la nota de patrimonio no es amplia y suficiente por cuanto no revela la disminución del patrimonio con relación al año inmediatamente anterior en cuanto al impacto de dicha información sobre las cifras.

Se verificó el cumplimiento de las operaciones con los instructivos expedidos por la Contaduría General de la Nación en cuanto a la estructuración, de acuerdo con el catálogo de cuentas del plan General de la Contaduría, mediante la Resolución No. 400 del 1 de Dic. de 2000.

La información revelada en los estados financieros, ha sido registrada de acuerdo con los principios, normas contables, la cual sé codificó de acuerdo con el Plan General de la Contabilidad Pública.

La empresa posee un paquete contable TRIDENT 3.1 sin los correspondientes Módulos; desglosando el tratamiento de las cuentas, permitiendo elaborar los libros auxiliares, sin que se lleve un control de terceros por auxiliares que permita

identificar cada operación y registro de los mismos.

El Sistema de Control Interno Contable no presenta deficiencias significativas y permite a la administración contar con la información, confiable necesaria en la toma de decisiones administrativas y cumple a cabalidad con el literal a), c) y f) del artículo segundo de la ley 87 del 29 de Noviembre de 1.993.

No se evidencian deficiencias significativas en los mecanismos de control y verificación de las actividades propias del proceso contable por lo que se garantiza que la información financiera, económica y social cumple con normas conceptuales, técnicas y de procedimientos establecidos en el Plan General del Contabilidad Pública.

La administración continúa en proceso de actualización de los Manuales de procedimientos, documentos que sirven de base para dar cumplimiento a los procesos de la administración y a lo establecido por la Contaduría General de la Nación, la entidad tiene en cuenta lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública de los numerales 3.3 diligenciamiento de Estados Contables 3.3.3 Estructura de los Estados 3.3.3.1 Balance General y Estado de actividad financiera económica y Social.

Al realizar el cruce entre los saldos que presenta contabilidad con el que arroja la Tesorería en su boletín del mes de diciembre de 2003 existe una diferencia $847 millones, valor que se presenta en la cuenta corriente de Davivienda No 69999691.

Respecto a los anticipos a favor por impuestos y contribuciones el año anterior presentaba un saldo de $745. millones pesos y este año se incrementó de 45.78% a la suma de $1.627. millones pesos, situación que amerita que se efectúen las diligencias ante la Administración de Impuestos con el fin de recuperar los dineros cancelados demás de los años 1.999, 2.000 y 2001. La administración debe dar cumplimiento a los procedimientos del plan de mejoramiento para recuperación de los recursos, y por ende para que esta situación no se vuelva posteriormente de “saneamiento contable”.

En la Cuenta otros deudores (auxiliar) cuentas Varias, según facturas equivalen a $482 millones, que corresponde a 12%, de la cuenta efectuado la verificación existe un saldo inicial en el mes de octubre de $77. millones, el cual no presenta una relación de la cartera de las cuentas antiguas.

En el Banco Lloyds se encuentran cuentas por cobrar por valor de $1.830 millones que corresponde al 47.17% del total de la cuenta al verificar se estableció que desde el mes de octubre presenta un saldo inicial de $ 8. millones, situación que amerita un análisis a cartera que debe estar entre 90 y 60 días.

El patrimonio de la entidad se encuentra constituido por 10.015 acciones por valor

de cada una de $1.0 millón. Analizada la cuenta se establecieron pérdidas en el año 2002 por valor de $22.615. millones, al igual que para el año 2003 nuevamente se produjeron pérdidas por valor de $3.741 millones para un total de $26.356 millones. Realizado el análisis se estableció a que las acciones intrínsecamente redujeron su valor, disminuyéndose el patrimonio de la entidad, en la suma de $994.525 millones, pasando de $43.597.409 millones, en el año 2002, a $42.602.884 millones, en el año 2003.

Analizado el auxiliar de patrimonio se estableció que se han realizado provisiones en la cuenta de reservas por la suma de $58.550 millones.

En el estado de actividad Financiera Económica y Social se obtuvieron ingresos por valor de $230.395. millones de los cuales $219.756 millones corresponden a transferencias del gobierno, en donde sólo $10.638 millones se obtuvieron por venta de servicios y por ingresos financieros $13.751 millones para un total de ingreso de $24.389 millones que no son suficientes para sufragar los gastos operacionales de $241.879 millones que tiene la empresa por cuanto en el año 2003 se obtuvieron nuevamente pérdidas por valor de ($3.741) millones, sin embargo después de haberse aumentado al 4%, la participación de la empresa en los ingresos del Sistema (venta de servicios); situación que amerita realizar tanto análisis de los gastos operativos de la empresa, como de los ingresos, por cuanto las políticas apuntan a que la empresa tendrá que ser subsidiada por el estado si los ingresos no sufragan los gastos, donde se estaría posiblemente valorada para ser liquidada.

4. RESULTADOS DE LA PRESENTE AUDITORIA

Como resultado de la auditoria gubernamental con enfoque integral se detectaron los presuntos hallazgos que a continuación se mencionan de acuerdo con cada línea de auditoria desarrollada.

4.1. EVALUACIÓN AL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

En la evaluación de las distintas líneas de auditoria, se analizó cada uno de los componentes del Sistema de Control Interno, cuyo resultado se presenta a continuación indicando los hallazgos más representativos en el área:

4.1.1. Fase 1. Ambiente de Control

Esta fase obtuvo una calificación definitiva de 3.39 que la ubica en una categoría de riesgo medio.

Se estableció que la Empresa cuenta con el código de ética formalmente establecido y en la actualidad se encuentra en el factor de valoración de "difusión". Teniendo en cuenta que éste código de ética fue establecido desde la vigencia fiscal de 2001, el Grupo Auditor considera que la Empresa debe tomar las medidas necesarias con el fin de que éste avance al factor superior: "interiorización y compromiso", lo cual redundará en una mejor gestión institucional.

4.1.2. Fase 2. Administración del Riesgo

La fase de administración del riesgo obtuvo una calificación final de 2.99 que la ubica como de mediano riesgo y escala de valoración regular. Esta calificación tiene su sustento en los siguientes comentarios:

A nivel interno, la entidad cuenta con el mapa de riesgos por procesos y actividades misionales; en la actualidad la empresa se encuentra ubicada en el nivel de análisis, al no articularse éste con los demás proceso lo cual le permitiría tomar decisiones mas adecuadas y oportunas.

La matriz de riesgos por dependencias fue debidamente difundida mediante el memorando 01-3287 de noviembre 11 de 2003 emanado de la Oficina Asesora de Control Interno, lo cual demuestra que a diciembre de 2003, éste se encontraba en proceso de evaluación por parte de las directivas y de difusión hacia los funcionarios de la empresa. Como quiera que la fase contiene un componente dinámico que se hace sobre la marcha, se debe iniciar su articulación con los diferentes procesos para facilitar la oportuna toma de decisiones.

Observaciones
4.1.2.1. A nivel externo se han identificado riesgos del Sistema importantes como: accidentalidad de los buses articulados, niveles de inseguridad al interior de los mismos, incipiente cultura de transporte masivo en la ciudad, atentados contra la infraestructura del Sistema, bloqueos del Sistema por parte de los ciudadanos, confiabilidad de la información reportada por el concesionario de recaudo y la situación económica de la población, entre otras.

4.1.2.2. Se destaca el puntaje obtenido por el área de actividades sistematizadas, la que depende de la Subgerencia General, presenta un puntaje total de 2.17 que la ubica con riesgo medio con un Sistema de Control Interno medio. La Contraloría considera que es preciso tomar medidas correctivas que permitan un mejor control de los riesgos en que se incurre con el manejo de los sistemas de información automatizados de la Empresa toda vez que éstos constituyen una base fundamental para el desarrollo y el control del Sistema TransMilenio.

4.1.2.3. El mapa de riesgos, del área de la Subgerencia General (Conformada por la Oficina Asesora de Sistemas, Oficina de Comunicaciones, Oficina de Peticiones, Quejas y Reclamos), no presenta un debido desarrollo en el cual cada área tenga un responsable de la mitigación del riesgo. Es importante que se desarrolle un plan pormenorizado del riesgo y que se haga simulación de dicho plan para evaluar su eficacia.

4.1.3. Fase 3. Operacionalización de los Elementos

En esta fase se evaluaron elementos como la organización, la planeación, la información, la participación ciudadana y el seguimiento obteniendo una calificación de 3.30 (riesgo medio) debido principalmente a que los mecanismos implementados por la Empresa en relación con la participación ciudadana no son lo suficientemente amplios.

Observaciones
4.1.3.1. Se encontró que sólo existen ciertos niveles de democratización de la administración en la Dirección de Operaciones y en la Oficina Asesora Jurídica. Por lo demás, con excepción de la atención de derechos de petición, TRANSMILENIO S.A. no cuenta con mecanismos efectivos de participación ciudadana.

Aunque durante la vigencia en análisis la Empresa cambió su estructura administrativa pretendiendo dar mayor dinamismo a los procesos internos que se desarrollan en la entidad, sin embargo, aún se observa cierto nivel de concentración de funciones y actividades en los mismos funcionarios quienes por los cúmulos de trabajo elaboran, revisan y aprueban.

4.1.3.2. En la Oficina Asesora de Sistemas, la cual depende de la Subgerencia, se observa que en el área de Sistemas, no existe una estructura formalmente

establecida, donde haya un responsable que lidere técnicamente esta área, si no que esta oficina se encuentra dependiente de la Subgerencia, quien a su vez tiene a su cargo otras dependencias.

4.1.3.3. Inexistencia de un Comité Técnico de Sistemas, encargado de las respectivas decisiones que se deben tomar acerca de los diferentes sistemas de información, compras de hardware y software y en general que lidere el área de sistemas tanto del Sistema TransMilenio como el de TransMilenio S.A.

4.1.3.4. Siendo TransMilenio S.A. el ente gestor, planeador, controlador del Sistema; debería tener una Área de Sistemas debidamente estructurada y fortalecida, que asesore y acompañe permanentemente el Sistema, debido a la magnitud y la importancia de los temas técnicos que debe manejar el Sistema TransMilenio.

4.1.3.5. La información global que la Empresa presenta a la Contraloría de los Estados Mensuales de Tesorería no es acertada en razón que presenta diferencias apreciables en las sumatorias totales de cuentas corrientes. La situación descrita afecta la confiabilidad de la información de Tesorería.

4.1.4. Fase 4. Documentación

Esta fase busca que la administración cuente con una memoria institucional adecuada que le permita tomar decisiones acertadas con base en la experiencia.

Observaciones
4.1.4.1. Se evidenció que en los fólderes A -Z que reposan en la Oficina Asesora de Asuntos Legales, los cuales contienen los documentos relativos a los diferentes contratos y licitaciones, no contienen la totalidad de documentos, que deben estar archivados dentro de ellos, para que permitan disponer en forma oportuna de la información, como ocurrió con la documentación referente a la Licitación 05 de 2003, en la cual se observa lo siguiente:

Dentro de los 411 folios que integran el Tomo I de la Licitación 005 /03, NO existen los documentos relacionados con el estudio y análisis respecto de la conveniencia y oportunidad realizado para cada una de las zonas de alimentación incluidas dentro de la licitación 005 /03. Así como tampoco, aparece documento alguno que permita conocer las explicaciones técnicas que conllevaron a Transmilenio S.A. a cambiar el objeto de la licitación planteado en los estudios de conveniencia en el sentido de pasar de la zona de alimentación de las Américas a las zonas de alimentación del Sistema. Tampoco se encontró dentro de dichos documentos, los “Estudios Técnicos Servicio Alimentador, Sistema Transmilenio”, por lo se debieron solicitar en forma verbal el día 6 de febrero /04, tanto al Director de Planeación del Transporte, como a la Jefe de Asuntos Legales y el día 17 de febrero /04. La Jefe de Asuntos Legales mediante Oficio 0879 de 17 de febrero /04, remitió a esta Auditoría, en 31 folios dichos estudios, los cuales habían sido enviados por el Director de Planeación

a la Jefe de Oficina de Asuntos Legales, mediante Memorando 01-0417 No. Rad. 31 el 10 de febrero /04. Lo anterior, se constituye en falencia de control interno,

4.1.4.2. En otras carpetas que reposan en la mencionada Oficina de Asuntos Legales, no aparecen todos los documentos soportes, que deben acompañar las mismas, como sucedió con contratos de prestación de servicios, como el Contrato No. 010 con Lina María Sierra González, en el cual No hay informes mensuales del seguimiento presupuestal de los contratos, para la adecuación de la infraestructura del Sistema Transmilenio, realizados por el IDU. No existen informes mensuales sobre ejecución de las actividades propias del objeto contractual dentro de los términos acordados con la Dirección de Planeación, conforme con lo dispuesto en la Cláusula Séptima del contrato. Así mismo, en la carpeta que contiene los soportes del contrato aparecen copias no firmadas.

De otra parte, los comprobantes de pago de seguridad social de la contratista Lina María Sierra, (Contrato 010/03) se encuentran en otra carpeta que reposa en dependencia diferente a la Oficina de Asuntos Legales. Se revisó la carpeta de la Dirección de Planeación donde se establece: 1- Los informes rendidos no son mensuales. 2- En los formatos no se indica ningún estudio ni seguimiento al presupuesto. 3- No hay constancia de la contratista haya realizado el trabajo. Tampoco aparecían las afiliaciones y todos los pagos de los contratistas a las EPS. La información se encontró en diferentes dependencias de la empresa, por lo tanto la misma esta dispersa, lo que dificulta el control por parte de la empresa y el ejercicio del control fiscal.

4.1.4.3. En el Contrato de Prestación de Servicios 201 /03 con Jouberth Alberto Cabrera Peralta, en la cual no reposan todas las certificaciones del interventor para cada pago (faltan Octubre –Diciembre), así como tampoco existen de pagos a EPS, pese a que se hace una modificación al contrato donde se incluye esta obligación conforme a lo establecido en la Ley 828 del 10 de julio/03, norma que sanciona con multa su incumplimiento.

Esta fase fue calificada con 3.55 lo cual la ubica en un nivel medio de riesgo.

4.1.5. Fase 5. Retroalimentación

La retroalimentación es la fase final y dinamizadora del Sistema de Control Interno y busca básicamente generar una evaluación que permita establecer el grado de cumplimiento en el logro de los objetivos y metas programadas en el periodo y a su vez sirve para iniciar y retroalimentar el nuevo proceso, ya que permite efectuar el diagnóstico para determinar fortalezas y debilidades y su correspondiente corrección.

La fase obtuvo una calificación final de 3.43(riesgo medio) justificada en lo siguiente:

El Comité Coordinador del Sistema de Control Interno se encuentra formalmente constituido mediante la Resolución de Gerencia Nº 007 de 2000, y durante año 2003 se reunió en seis oportunidades, cumpliendo así con la normatividad vigente.

La entidad cuenta con indicadores en la mayoría de sus áreas que permiten realizar una medición técnica cuantitativa a su plan institucional y al desarrollo de los objetivos y acciones adelantadas en cada área misional. Así mismo, se evidenció la existencia de planes de mejoramiento concertados que le permitan a la entidad comprometer a todos sus funcionarios en procesos de mejoramiento continuo.

Las observaciones realizadas al Sistema de Control Interno, son de tipo administrativo.

4.1.6. Síntesis de la evaluación

La calificación del Sistema de Control Interno se obtiene de la sumatoria de las fases, dividida por el número de ellas según la ponderación realizada. De la aplicación de los cuestionarios tipo, una vez consolidada la información, para la evaluación preliminar al Sistema de Control Interno de la EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.- se concluye que éste presenta un puntaje **promedio de 3.33** con un nivel de **RIESGO MEDIO** y una escala de valoración de **BUENO**, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

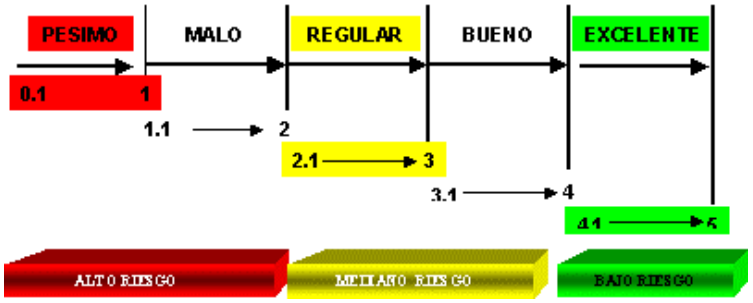


TABLA 24
EVALUACION CUANTITATIVA DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

FASES Y COMPONENTES	CALIFICACION
1. AMBIENTE DE CONTROL	**3.39**
1.1. Principios Éticos y Valores Institucionales	**3.35**
1.1.1. Identificación y sensibilización	
1.1.2. Difusión	X
1.1.3. Interiorización y compromiso	
1.2. Compromiso y respaldo de la alta dirección	**3.31**
1.2.1. Indiferencia	
1.2.2. Delegación	X
1.2.3. Compromiso	
1.3. Cultura de Autocontrol	**3.39**
1.3.1. Sensibilización del autocontrol	

FASES Y COMPONENTES	CALIFICACION
1.3.2. Capacitación	
1.3.3. Interiorización y compromiso	
1.4. Cultura del Dialogo	**3.50**
1.4.1. Dialogo informal	
1.4.2. Dialogo formal	**X**
1.4.3. Dialogo efectivo	
2. ADMINISTRACION DEL RIESGO	**2.99**
2.1. Valoración del Riesgo	**3.11**
2.2.1. Identificación de factores	
2.2.2. Análisis	X
2.2.3. Determinación del nivel de riesgo	
2.2. Manejo del Riesgo	**2.93**
2.2.1. Consideración de acciones	
2.2.2. Plan de manejo de riesgos	X
2.2.3. Puesta en marcha del plan	
2.3. Monitoreo	**2.94**
2.3.1. Revisiones sobre la marcha	
2.3.2. Programado	X
2.3.3. Acompañamiento a las acciones	
3. OPERACIONALIZACION DE LOS ELEMENTOS	**3.30**
3.1. Esquema Organizacional	**3.59**
3.1.1. Básica o jerarquizada	
3.1.2. Funcional y Económica	X
3.1.3. Flexible y adaptativa	
3.2. Planeación	**3.36**
3.2.1. Herramientas e instrumentos de plantación	
3.2.2. Mecanismos de seguimiento	X
3.2.3. Articulación y coherencia	
3.3. Procesos y Procedimientos	**3.31**
3.3.1. Identificación y determinación de procesos y procesos misionales y apoyo	
3.3.2. Mecanismos de seguimiento	X
3.3.3. Articulación y coherencia	
3.4. Desarrollo del Talento Humano	**3.17**
3.4.1. Fundamentaciòn estructural y funcional de la Gestión	
3.4.2. Implementación de procesos básicos de gestión	X
3.4.3. Evaluación del desempeño	
3.5. Sistemas de Información	**3.30**
3.5.1. Incipiente	
3.5.2. Automatización en desarrollo	X
3.5.3. Automatización con amplia cobertura	
3.6. Democratización de la Administración Pública	**3.16**
3.6.1. Facilitar el acceso a la información	
3.6.2. Facilitar el control social y la función veedora de la ciudadanía	X
3.6.3. Promover la planeación participativa	
3.7. Mecanismos de verificación y evaluación	**3.21**
3.7.1.1. Auto evaluación -Herramientas de auto evaluación	
3.7.1.2. Auto evaluación - Actualización de Herramientas	X
3.7.1.3. Auto evaluación - aplicación de correctivos	
3.7.2.1. Oficina de Control Interno - Acciones de evaluación y seguimiento	
3.7.2.2. Oficina de Control Interno -Fomento de la cultura de control	X
3.7.2.3. Oficina de Control Interno – Acciones de accesoria	
4. DOCUMENTACIÓN	**3.55**
4.1. Memoria Institucional	**3.64**
4.1.1. Informal	
4.1.2. Formal	X
4.1.3. Base para la toma de decisiones	

FASES Y COMPONENTES	CALIFICACION
4.2. Manuales	**3.32**
4.2.1. Actualizados	
4.2.2. Difundidos y socializados	X
4.2.3. Aplicados	
4.3. Normas y Disposiciones Internas	**3.67**
4.3.1. Dispersar	
4.3.2. Compiladas	X
4.3.3. Difundidas y aplicadas	
5. RETROALIMENTACION	**3.43**
5.1. Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno	**3. 45**
5.1.1. Formalmente constituido	
5.1.2. Reuniones periódicas	X
5.1.3. Toma de acciones de mejoramiento	
5.2. Planes de Mejoramiento	**3.42**
5.2.1. Concertado y formulado	
5.2.2. Puesta en marcha	X
5.2.3. Cumplimiento total	
5.3 Seguimiento	**3.42**
5.3.1. Programado	
5.3.2. Oportuno	X
5.3.3. Acompañamiento a las acciones	
TOTAL PROMEDIO	**3.33**

Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

4.2. AUDITORÍA A LOS ESTADOS CONTABLES

4.2.1. Evaluación al Sistema de Control Interno Contable

La Contaduría General de la Nación como ente regulador, en el contexto del Sistema Nacional de Control Interno unificó en la Resolución No.196 del 23 de julio del año 2001 y la Circular Externa No.042 del 23 de agosto de 2001, la política sobre Control Interno Contable de que trata el literal k) del Artículo 3º de la Ley 298 de 1996.

Considerando que la Evaluación del Sistema de Control Interno Contable es parte fundamental para la Evaluación del Sistema de Control Interno Institucional, y para dar cumplimiento a lo dispuesto en las normas de auditoria Generalmente Aceptadas y normas específicas sobre Control Interno, como: Ley 87 de 1993, Ley 298 de 1996 y Ley 489 de 1998, Decreto 2145 de 1999, Resolución 196 del 23 julio de 2001 expedida por la Contaduría General de la Nación y en especial de la Circular Externa 031/2000 de la Contaduría General de la Nación.

La evaluación al proceso contable se realizó para verificar el cumplimiento de las normas expedidas por la Contaduría General de la Nación y por el Contador General del Distrito, verificando el ambiente de control interno, la documentación, las actividades de retroalimentación, su organización administrativa, el registro de las operaciones y el manejo y conciliación de la información entre las dependencias que conforman la Empresa TRANSMILENIO S.A.

Se realizó visita a los responsables de las áreas, aplicando pruebas de cumplimiento y conciliando los soportes de las diferentes dependencias tanto internas como externas al área contable, verificando registro en los libros auxiliares y mayores y efectuando otras pruebas para determinar la coherencia de los estados contables así como la calidad de la información presentada en los mismos al cierre de la vigencia 2003.

Los objetivos de la evaluación del Sistema de Control Interno Contable de la empresa TRANSMILENIO S.A. son:

Emitir una opinión acerca de la eficacia y eficiencia en el cumplimiento de sus objetivos, principalmente, la emisión de una información financiera contable útil, confiable y oportuna.

Emitir una opinión acerca de la calidad técnica del mismo.

Informar sobre las deficiencias y debilidades encontradas.

Las evidencias se obtuvieron de la correspondiente evaluación y seguimiento a los procesos y procedimientos del área contable y a la información presentada por la Oficina Asesora de Control Interno para cada ciclo evaluado en materia contable; tomando muestras representativas en forma aleatoria.

Igualmente se verificaron las principales cuentas que afectan la contratación: bancos y corporaciones, inversiones, deudores, propiedad planta y equipo, cuentas por pagar, patrimonio, ingresos, gastos y cuentas de planeación y presupuesto, tomando muestras al azar, según los registros en las ordenes de pago del periodo fiscal de 2003, dependiendo del monto e importancia del contrato.

La información contable de la empresa **Transmilenio S.A.** es confiable y útil en términos de los elementos del Sistema de Control Interno Contable.

Ambiente De Control

Respecto al ambiente de control interno contable, por el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2003, las funciones asignadas a la Oficina de Contabilidad son ejecutadas por un coordinador de contabilidad y presupuesto.

La responsabilidad de llevar la contabilidad esta a cargo de una profesional Universitaria, Contadora Pública, que obtiene información de las áreas para incorporar las operaciones y a su vez efectúa ocasionalmente conciliaciones con las dependencias para determinar si la información esta correcta en las áreas de almacén, presupuesto, inversiones. Es de aclarar que los canales de comunicación fluyen en forma circular.

En el área contable para el año que nos ocupa, motivo de este análisis, se cuenta con dos funcionarios para realizar las labores contables requiriéndose más personal por el volumen de operaciones que se deben realizar como son las declaraciones de

impuestos. Es de anotar que a 31 de diciembre de 2003, la oficina se encontraba dependiendo de la Dirección Administrativa y no de la Dirección Financiera.
Información y Comunicación

La Oficina de Contabilidad tiene su contabilidad en un paquete contable, lleva todos los libros oficiales, existiendo archivos organizados en fólderes A-Z con sus correspondientes soportes, cumpliendo con los requisitos necesarios para el registro contable, encontrándose bajo la custodia del Contador

Administración del Riesgo

Observaciones
4.2.1.1. La empresa Transmilenio S. A. lleva la contabilidad en el programa de contabilidad TRIDENT 3.1 Plus, sin que sus correspondientes módulos permitan determinar terceros por auxiliares, por lo tanto es conveniente llevar las operaciones por centro de costos, por cuanto, las operaciones de enlace deben conciliarse e identificarse cada vez que realice los pagos. Por otra parte, en el Plan de Mejoramiento suscrito por la Empresa, para el año 2003, está pendiente dar cumplimiento a la observación referente a los anticipos que se encuentran a favor por impuestos y contribuciones de los años 1999, 2000 y 2001

4.2.1.2. En cuanto a la nota contable al patrimonio, se observa que no presenta en forma clara el motivo de la variación de $994.525 millones en el valor patrimonial del año inmediatamente anterior, 2002 y tampoco con el año 2003 motivo de este informe; faltando la verdadera revelación plena de los motivos de la pérdida que afronta la entidad en el desarrollo el objeto social.

Actividades De Control Especifico Contable

Observación
4.2.1.3. El esquema organizacional que la empresa tiene en su organigrama muestra la Oficina de Contabilidad dependiendo de la Dirección Administrativa y no de la Dirección Financiera.

Durante el presente año, 2003 existieron deficientes comunicaciones por la falta de poseer un paquete contable que permitiera la interrelación entre Tesorería, Recursos Físicos, Personal, y Presupuesto, al verificar en el año 2004, se estableció que la administración obtuvo el paquete contable que realiza la interrelación de las operaciones quedando actualizado la contabilidad cada vez que se digita una operación

No existe control por cuanto no se presenta en forma clara el motivo de la variación de $994.524 millones en la nota contable patrimonial como se indicó anteriormente.

Saneamiento Contable

La entidad no realizó saneamiento contable por cuanto, no existen partidas por depurar de años anteriores, ni se han detectado partidas por parte de la auditoria que ameriten ser depuradas ya que la entidad es relativamente joven, pues nació en el año de 1.999.

Monitoreo y Evaluación del Control Contable

La Oficina de Control Interno realiza la evaluación de las actividades contables y realiza el seguimiento a las operaciones, evaluando el plan de mejoramiento de cada una de las dependencias sin embargo la Oficina de Contabilidad realiza el autocontrol.

Teniendo en cuenta los distintos procesos de las transacciones, son exactos y veraces, presentan informes mensuales como la información es suministrada.

TABLA 25
CALIFICACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

No	Fase	Calificación
1	Ambiente de control	4.0
2	Valoración de riesgo contable	3.9
3	Actividades de control para el proceso contable	3.8
4	Información y comunicación	3.8
5	Monitoreo y evaluación del control contable	3.9
	Total del Sistema	**3.88**

Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

4.2.2. Resultados de Auditoría a los Estados Contables de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.

El informe está orientado a analizar la información revelada en los Estados Contables de la Empresa TRANSMILENIO S.A., en el periodo comprendido entre Enero 1° a diciembre 31 de 2.003.

EFECTIVO

Este valor representa los Fondos que se encuentran disponibles y depositados tanto en la cuenta de ahorro como de las cuentas corrientes de los diferentes bancos, dineros que son destinados para el desarrollo del objeto social de la entidad, para la vigencia del año 2003,

Observaciones
4.2.2.1. La Tesorería en su boletín muestra un saldo de cero (0), en caja, las cuentas corrientes con un saldo de $2.827. millones, que al realizar el cruce con la contabilidad presentan un saldo de $3.674 millones arrojando una diferencia $847 millones, Las cuentas de ahorro del boletín, presentan un saldo de $2.699 millones

y al realizar el cruce con el saldo de contabilidad se detectan diferencias.

TABLA 26

En millones

DETALLE	SALDO CONTABILIDAD 2003	SALDO TESORERÍA 2003	VARIACIÓN ABSOLUTA
Efectivo	6.374.323	5.526.847	847.476
Caja	0	0	0
Bancos	$ 6.374.323	$ 5.526.847	$ 847.476
Cuentas de ahorros	3.674.796.	2.827.320	847.476
Cuentas Corrientes	2.699.527	2.699.527	0

Fuente: Auxiliar de Contabilidad y Tesorería
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

4.2.2.2. Analizada la diferencia se procedió a verificar la conciliación bancaria, estableciéndose que la Tesorería registra los cheques del libro auxiliar de bancos de la cuenta corriente de Davivienda No 69999691, los cheques que fueron elaborados, no fueron entregaron a los beneficiarios, mientras que la contabilidad se registró los cheques girados y no entregados, se llevaron a la cuenta de obligaciones bancarias, situación en que la Tesorería presenta saldo de naturaleza Crédito, mientras que la contabilidad arroja la cuenta de efectivo con saldo de naturaleza débito.

INVERSIÓN

La empresa posee inversiones en Títulos de Tesorería TES y Certificados a Término Fijo por valor de $20.161. millones, con corte a 31 de diciembre de 2003, los cuales se encuentran en Títulos de Tesorería TES por valor de $10.403. millones, pesos valor nominal, las cuales se adquirieron por valor de $10.633. millones pesos y realizado el ajuste al valor de mercado presenta un valor de $11.389. millones y Certificados a Término Fijo por valor de $8.771. millones en las entidades financieras Corfivalle, Colpatria, Banco Crédito, Banco Unión Colombiano, Colcorp para un total de $ 20.161 millones pesos.

TABLA 27

En millones

DETALLE	Valor de inversión	Intereses
Títulos TES	11.389	730
Certi. a Término Fijo	8.771	176
Total auxiliar	$20.160	906
V/r del balance	20.160	
Diferencia	$0	

Fuente: Auxiliares de Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Se efectuaron las correspondientes valorizaciones de mercado mes a mes de acuerdo como lo establece el numeral 7 de la Circular No 19 de 1.997 emanada de la Contaduría General de la Nación, al respecto se pudo establecer que cada vez que se van venciendo los títulos o certificados estos son nuevamente reinvertidos con tasas de interés favorables, contando con lo último el Ranking de la Secretaria de Hacienda Distrital, sin embargo, la administración implementó mediante la Resolución 095 del 18 de Feb. de 2000, asignando funciones precisas a la

Dirección Financiera y Administrativa en cuanto al manejo de las inversiones de la entidad. El portafolio de inversiones es manejado mediante el sistema de desmaterialización de custodia de Depósitos Centralizado de Valores DECEVAL, debido a que se encuentran depositadas en esta última entidad.

TABLA 28

En millones

Detalle	S/do. Contabilid. 2003	S/do Contabilid. 2002	Variación absoluta	Variación
Títulos de Tesorería	11.389	7.540	3.849	0.51
Certificados de Depósito a Término fijo	8.771	8.700	71	1
Total	20.160	16.240	3.920	1.24

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Las inversiones del año 2003 se aumentaron en la suma de $ 3.920 millones
Efectuado el cruce de información entre el valor contable y el valor de la Tesorería no se encuentran diferencias.

DEUDORES

Esta Cuenta a diciembre 31 de 2003 presenta un saldo de $1.638. millones de pesos a corto y a largo plazo $31.648. millones pesos para un total de $ 33.286 millones representados en derechos sobre terceros así:

Observación
4.2.2.3. Respecto a los anticipos a favor, por impuestos y contribuciones el año anterior, éstos presentan saldo de $745. millones y este año se incrementó 45.78% a la suma de $1.627. millones pesos, situación que repercute para que se efectúen las diligencias ante la Administración de Impuestos con el fin de recuperar los dineros cancelados de más por concepto de impuestos y contribuciones, los años 1.999, 2.000. y 2001. La administración de la Empresa, debe dar cumplimiento a los procedimientos de recuperación de los recursos para que esta operación no se vuelva posteriormente de “saneamiento contable”.

TABLA 29

En millones

Detalle	Saldo a 31 de Dic. 2003	Saldo a 31 de Dic. de 2002	Variación absoluta	Variación relativa
Avances y anticipos entregados	7.	0	7.	
Anticipos a favor por impuestos	1.627.	745.	882.	45.7
Otros deudores	3.	158.	(155.349)	-44.4
Depósitos entregados Lloyds Trust	27.769.	25.477.	2.292.	91.7
Otros deudores	3.879.	1.623.	2.256.	41.

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Boootá ante la Empresa Transmilenio S.A.

Los depósitos entregados en la administración a Lloyds Trust se han incrementado en la suma de $2.292. millones pesos.

OTROS DEUDORES

Observaciones

4.2.2.4. Esta cuenta presenta un saldo de $3.879 millones de los cuales $833 millones corresponden al Juzgado 24, equivalente al 2.1% del total, de los cuales se deben recuperar oportunamente. Verificado el registro se pudo establecer que la administración realizó una erogación con la orden de pago No 605-03 en fecha 28 de marzo de 2003 a nombre del Banco Agrario para cancelar la expropiación, en la cuenta de depósitos judiciales, del terreno a nombre de la Sociedad AUTOCIDRA S.A. por solicitud de la Gerencia de Transmilenio S.A. por parte del IDU que corresponde al 50% de $1.667.millones y el beneficiario nunca se presentó a reclamar los dineros.

4.2.2.5. En Cuentas Varias según facturas equivalen a $482 millones los que corresponde a 12%, efectuada la verificación de los saldos del mes de octubre existe un saldo $77 millones, el cual no presenta una relación de la cartera de los valores más antiguos dejados de cancelar por las entidades.

El Banco Lloyds refleja cuentas por cobrar por valor de $1.830 millones que corresponde al 47.17% del total del rubro o de la cuenta, otros deudores, en la cual se evidencian las facturas del mes de noviembre por valor $1.226. millones y de diciembre $604.millones, para un total de $1.830 millones, el cual en un momento dado, podría estar la cartera entre los 30 a 60 días, sin que se estén presentando deudas de difícil cobro.

PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO

La entidad posee una propiedad planta y equipo por valor de $2.609. millones pesos a diciembre 31 de 2003. la que comparada con el año anterior disminuyó en el 41%, en donde se procedió a tener presente la Resolución No 001 del 20 de septiembre de 2001 emanada de la Secretaría de Hacienda Distrital.

TABLA No 30

En millones de Pesos

Detalle	S/do. 31 Dic/03	S/do. 31 Dic. /02	Variación Absoluta	Variación Relativa
Maquinaria en montaje	0	4.380	4.380	
Maquinaria y equipo en tránsito	1.168	24.	1.144	48
Depreciables				
Maquinaria y equipo	377	360	17	1.04
Muebles y enseres oficina	561	545	16	1.02
Equipo de comunicación y computo	1.625	1.411	214	1.15
Equipo de transporte tracción y elevación	87	86	1	1.01
Equipo de comedor y cocina	5.217	2.537	2.680	2.05
Depreciación	1.217	576	641.	2.11
Total propiedad	$2.609	$6.235.		41

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

La empresa Transmilenio S.A. realizó el levantamiento del inventario físico a 31 de diciembre de 2003 de los elementos que se encuentran en servicio estableciéndose que no existen diferencias.

Observación
4.2.2.6. La subcuenta Maquinaria y equipo en tránsito por valor de $1.168 millones debe ser legalizada de acuerdo con el contrato de compra, toda vez que se hace necesario que estos tengan sus respectivas facturas de adquisición de los bienes.

Por lo tanto se debe tener en cuenta la reclasificación del rubro 16 25 a las cuentas correspondientes, por cuanto solo la propiedad planta y equipo debe estar en tránsito las que se encuentran en trámite de transporte, legalización, importación o entrega por parte de los proveedores o terceros responsables.

La depreciación se realiza de manera individual sobre los bienes empleándose el método de línea recta, excepto los elementos adquiridos por valor inferior a $794.000 los cuales son totalmente depreciados en el período en que se adquieren.

RESPONSABILIDADES EN PROCESO

Las responsabilidades fiscales con corte a 31 de diciembre de 2003 equivalen a $64.657. millones. Realizado un análisis se pudo establecer que la compañía aseguradora ha cancelado los bienes perdidos por valor de $44. millones pesos y la compañía de vigilancia pagó por los bienes perdidos por valor de $ 4. millones pesos, como presenta a continuación.

TABLA No 31

Millones de Pesos

Detalle	2000	20001	2002	2003	Subtotal Respopns. Fiscales	V/r. Pago Cía. Seguro	V/r. Vigilancia
Amada Arcila	3.773				3.773	3.585	0
Mauricio Arciniegas		9.878			9.878	6.910	0
Fabio Gordillo		8.339			8.339	5.978	1.430
Jaime Suárez		114			114	176	0
Carlos Contreras		2.548			2.548	1.118	0
Dario Hidalgo		2.830			2.830	2.401	0
Yesid González		2.829			2.829	2.400	0
Gabriel Bonilla		2.898			2.898	2.469	0
Ma Cristina Plata			6.152		6.152	5.046	1.198
M Cristina Plata			1.415		1.415	1.459	346
Fabio Zorro			1.747		1.747	617	1.236
Carlos Acosta			115		115	185	0
Carlos Acosta			2.187		2.187	443	0
Gervy Quintana			1.771		1.771	340	0
Sin nombre				113	113	0	0
Carlos Acosta				4.083	4.083	3.527	0
Carlos Acosta				1.799	1.799	1.554	0
Dario Hidalgo				9.879	9.879	4.797	0
Ehrhardt				2.187	2.187	1.800	0
total	**$ 3.773**	**29.4369**	**$13.387**	**$18.061**	**64.657**	**$44.805**	**$4.210**

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

CUENTAS POR PAGAR

Las cuentas por pagar ascienden a la suma de $20.363 millones, las cuales están compuestas por: adquisición de bienes por $923. millones; retenciones en la fuente por $850 millones; impuesto al valor agregado IVA. $60. millones; anticipos recibidos por $6.508 millones, que corresponden al convenio suscrito con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá para la realización de las obras de la NQS

PATRIMONIO

El patrimonio de la entidad se encuentra constituido por 10.015 acciones por valor cada una de $1. millón. Analizada la cuenta se establecieron pérdidas en el año 2002 por valor de $22.615. millones, al igual que para el año 2003 nuevamente se produjeron pérdidas por valor de $3.741 millones para un total de $26.356 millones. Realizado el análisis se estableció que el valor de las acciones intrínsecamente se disminuyeron; igualmente el patrimonio de la entidad en la suma de $994.525 millones, pasando de $43.597.409 millones a $42.802.884 millones. Analizado el auxiliar de patrimonio se estableció que se han realizado provisiones en la cuenta de reservas la suma de $58.550 millones

TABLA 32

En Millones de Pesos

Detalle	2003	2002	Variación
Capital Suscrito y pagado	10.015.000	7.267.458	2.747.542
Reservas	58.550.530	58.550.530	0
Superávit por donación	103.166	103.167	0
Reevaluación del patrimonio	291.964	291.964	0
Deterioro por utilización de bienes de uso público	(364.)	(134)	230
Resultado del ejercicio	(3.741.836)	(22.615.576)	-18.873740
Resultado del año anterior	(22.615.576)	0	0
Total	42.602.884	43.597.409	-994.524
Emisión acciones	10.015	10.015	0
Valor intrínseco por acción	4.253	4.353	4353-100

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

OPERACIONES DE ENLACE

La Empresa Transmilenio S.A., ejecuta las obras de infraestructura a través del IDU, el cual es el encargado de efectuar los estudios para la adecuación de las obras del Sistema Transmilenio, realizar las expropiaciones, adecuar las obras de acueducto y demás obras de infraestructura que se requieran, para dar cumplimiento al desarrollo de los proyectos la Empresa. Estas actividades se registran en la Cuenta 57 22 90 denominada Otras operaciones de enlace IDU, que equivalen a la suma de $221.356 millones.

A continuación se relaciona el sistema de costos que lleva el IDU, donde registra los valores de cada fase de las obras en ejecución; aclarándose que Transmilenio S.A.

efectúa la cancelación de las obras que ejecuta el IDU, con las que se encuentran registradas por centro de costos por IDU.

TABLA 33
CENTRO DE COSTOS TRONCALES INFRAESTRUCTURA VIAL

AMERICAS

3-6-67-131-688	C. COSTOS	170501701
	7000	Estudios y diseños
	7001	Adquisición de predios
	7002	Ejecución de obras
	7003	Bienes y servicios

AUTOPISTA EL NORTE

3-6-67-131-688	C. COSTOS	170501701
	7004	Estudios y diseños
	7005	Adquisición de predios
	7006	Ejecución de obras
	7007	Bienes y servicios

CALLE OCHENTA

3-6-67-131-688	C. COSTOS	170501703
	7000	Estudios y diseños
	7001	Adquisición de predios
	7002	Ejecución de obras
	7003	Bienes y servicios

TRONCAL CARACAS

3-6-67-131-688	C.COSTOS	170501704
	7004	Estudios y diseños
	7005	Adquisición de predios
	7006	Ejecución de obras
	7007	Bienes y servicios

Fuente: Auxiliar Contabilidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Realizado un seguimiento en la Oficina de Contabilidad del IDU se estableció con corte a 31 de diciembre los siguientes saldos.

TABLA 34

Millones de Pesos

Código	Nombre	Valor
1705017	Obra ejecutadas por Transmilenio trasferencias del IDU	305.977
170501701	Troncal de la Américas	137.694
170501702	Troncal Auto Norte	17.392
170501703	Troncal Calle 80	4.866
170501704	Troncal Caracas	22.320
170501705	Troncal calle 13	55.081
170501706	Troncal Suba	31.373
170501707	Troncal N.Q S.	24.602
170501799	Mantenimiento de troncales	12.648.

Fuente: Libros contables
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Las observaciones realizadas a los Estados Contables son de tipo Administrativo

4.3. AUDITORÍA AL PRESUPUESTO

4.3.1. Análisis Presupuestal

4.3.1.1. Ingresos

Para la vigencia fiscal de 2003, TRANSMILENIO S.A. aforó un presupuesto definitivo de ingresos por $413.406.6 millones y contó con una disponibilidad inicial de recursos de $47.737.0 millones; constituyendo así un potencial de ingresos más disponibilidad inicial de $461.143.6 millones, superior en un 29,25% nominal frente a lo previsto en la vigencia anterior (año 2002, que fue de $356.764.40 millones); como es propio de su estructura, de los ingresos definitivos ($413.406.6 millones) el 94,65% fueron transferencias de la Nación y la Administración Central del Distrito, ($391.308.6 millones) y sólo un 5,35% ($22.098. millones)de recursos propios y de capital.

Del Presupuesto Definitivo de Ingresos para la Vigencia 2003, ($461.143.6 millones) se ejecutó el 62.2% ($286.841.7 millones) este comportamiento, en su ejecución se debió al bajo nivel de recaudo del rubro de Transferencias, 56.16% ($219.756.3 millones).

TABLA 35
COMPARACIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y SU EJECUCIÓN

Millones de Pesos

	VIGENCIA AÑO 2002			**VIGENCIA 2003**			
RUBRO PRESUPUESTAL	**PRESUP. DEFINITIVO**	**EJECUCIÓN**	**% EJEC.**	**PRESUP.. INICIAL**	**PRESUP.. DEFINITIVO**	**RECAUDO TOTAL**	**% EJEC.**
DISPONIBILIDAD INICIAL	**15.729.42**	**15.729.43**	**100.00**	**2.218.5**	**47.737.0**	**47.737.0**	**100.00**
INGRESOS				**342.202.3**	**413.406.6**	**239.104.8**	**57,83**
INGRESOS CORRIENTES	**13.748.84**	**13.425.73**	**97.65**	**9.226.3**	**12.680.1**	**13.250.8**	**104,50**
Rentas contractuales	6.558.79	6.508.79	99.24	0.0	2.680.0	2.156.3	80,46
Participaciones	7.120.05	5.992.43	84.16	8.426.3	9.200.1	10.117.9	109.98
Otros Ingresos no tributarios	70.00	924.51	1.320.72	800.0	800.0	976.6	122,08
TRANSFERENCIAS	**319.594.28**	**167.790.04**	**52.50**	**309.293.0**	**391.308.6**	**219.756.3**	**56,16**
NACIÓN	151.570.71	97.678.49	64.44	178.401.0	186.652.4	86.347.4	46,26
ADMINISTRAC. CENTRAL	168.023.57	70.111.55	41.73	130.892.0	204.656.3	133.408.9	65,19
RECURSOS DE CAPITAL	**7.691.86**	**5.694.14**	**73.99**	**23.682.9**	**9.417.9**	**6.097.8**	**64,75**
Otros Recursos de Capital	7.015.00	4.267.46	60.83	23.147.5	7.747.5	2.747.5	35,46
Rendimientos operac. financ.	676.86	1.423.68	210.34	535.4	1.670.4	3.350.2	200,56
INGRESOS + DISPONIBILIDAD	**356.764.40**	**202.636.33**	**56.80**	**344.420.8**	**461.143.6**	**286.841.8**	**62,20**

FUENTE: Transmilenio S.A. informe de ejecución presupuesto de rentas e ingresos a diciembre 31 de 2003. Estados Financieros 31 / 12 / 2002

Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Como se observa en las Tablas No. 21 y 35, al final de la vigencia de los ingresos presupuestados, sin incluir disponibilidad inicial, ($413.406.6 millones) sólo se recaudó un poco más de la mitad, (57,83%) $239.104.8 millones, dejando un monto significativo de recursos pendientes de recaudo por valor de $174.301.8 millones(42.16%). Como consecuencia de su peso relativo, esta situación corresponde con lo observado en el recaudo de transferencias, así:

Los ingresos por transferencias se recaudaron en cerca de la mitad de lo previsto (56,16%) $219.756.3 millones.
999

Las Transferencias de la Nación se ejecutaron en el 46.26% ($86.347.4 millones), con una disminución del 18.18% respecto de la vigencia del período 2002 ($97.678.49 millones equivalente al 64.44% de $151.570.71 programado en el presupuesto definitivo del 2002).

Las Transferencias de la Administración Central del Distrito, alcanzaron una ejecución del 65.19% ($133.408.9 millones), incrementándose en el 23.46% respecto de la vigencia anterior (año 2002) que fue de 41.73%, (Siendo su recaudo en ese año de $70.111.55 millones de los $168.023.57 millones programado en el presupuesto definitivo del 2002).

Se concluye que las transferencias provenientes del Distrito Capital, aumentaron su porcentaje de ejecución, pasando del 41.73% en el año 2002, al 65.2% en el año 2003; mientras que la ejecución de las transferencias provenientes de la Nación disminuyeron al pasar del 64.44% en el año 2002, al 46.3% durante la vigencia 2003.

En el informe presupuestal de la vigencia 2002, se determinó un saldo por recaudar en las transferencias de la Nación y el Distrito por valor de $151.804.2 millones, el cual se cuantifica en $171.552.4 millones en 2003, evidenciando un fuerte rezago en la disponibilidad de recursos por esta fuente para Transmilenio S.A. y su correspondiente impacto en la contratación en cada vigencia, dejando a la Empresa con la opción creciente de utilización de la figura presupuestal de Cuentas por Pagar y reservas presupuéstales al final de las mismas.

Como soporte de lo anteriormente expuesto, se observa que en la vigencia 2003 se recaudaron totalmente las transferencias provenientes de la Administración Central del Distrito, programadas para los años 2001 y 2002.

Las transferencias que se programaron de la Nación para la vigencia 2003, sólo se giraron en una cuarta parte (24,5%); y las programadas de la Administración Central lo hicieron en la tercera parte (33,3%).

Las fuentes de ingresos minoritarias (recursos propios y de capital), se observa un desempeño positivo, toda vez que por ejemplo, los ingresos por participaciones, generadas como consecuencia de la prestación del servicio público de transporte masivo, superaron lo aforado (109.98% con $10.117.9 millones), al igual que los rendimientos por operaciones financieras (200,56% con $3.350.2 millones).

4.3.1.2. Gastos

A diferencia de lo observado en el recaudo, lo programado presupuestalmente como apropiaciones, se ejecutó ampliamente, el 97.2%, ($448.183.2 millones); sin embargo, las autorizaciones de giro sólo alcanzaron el 57.44% ($264.908.3 millones), lo cual implica que la alta ejecución pasiva registrada se sustenta principalmente en apropiaciones reservadas para atender en la vigencia siguiente, como se muestra en la siguiente Tabla:

TABLA 36
COMPARACIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y SU EJECUCIÓN

Millones de Pesos

	VIGENCIA AÑO 2002			VIGENCIA AÑO 2002				
RUBRO PRESUPUESTAL	**PRESUP. DEFINITIVO**	**EJECUCIÓN**	**% EJEC.**	**PRESUP. DEFINITIVO**	**EJECUCIÓN**	**% EJEC.**	**GIROS**	**% EJEC.**
GASTOS	**356.764.40**	**353.769.17**	**99.16**	**461.143.6**	**448.183.2**	**97,19**	**264.908.3**	**57,44**
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	**15.061.74**	**14.074.04**	**93.44**	**15.547.6**	**14.215.1**	**91,43**	**11.897.2**	**76,52**
ADMINISTRATIVOS	**5.761.99**	**5.336.33**	**92.61**	**7.322.7**	**6.382.9**	**87,16**	**5.196.6**	**70.96**
Servicios personales	2.887.93	2.669.30	92.43	3.579.0	3.043.7	85,04	2.856.9	79,82
Gastos generales	2.091.95	1.901.53	90.90	2.872.3	2.522.0	87,80	1.705.5	59,37
Aportes patronales	782.10	765.50	97.88	871.4	817.2	93,78	634.2	72,79
OPERATIVOS	6.305.69	5.766.76	91.45	**4.350.1**	**3.997.2**	**91,89**	**3.286.4**	**75,54**
Servicios personales	**1.800.37**	**1.353.14**	**75.16**	537.2	457.8	85,23	457.8	85,21
Gastos generales	4.351.38	4.270.10	98.13	3.647.1	3.388.7	92,91	2.714.9	74,43
Aportes patronales	153.94	143.52	93.23	165.8	150.7	90,91	113.7	68,57
CUENTAS POR PAGAR	**2.994.06**	**2.970.95**	**99.23**	**3.874.8**	**3.835.0**	**98,97**	**3.414.2**	**88,11**
INVERSIÓN	**340.844.38**	**339.695.13**	**99.66**	**445.596.0**	**433.968.0**	**97,39**	**253.011.0**	**56,78**
DIRECTA	**227.556.07**	**226.503.62**	**99.54**	**260.501.0**	**250.426.1**	**96,13**	**104.190.9**	**39.99**
BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL..	227.556.07	226.503.62	99.54	260.501.0	250.426.1	96.13	104.190.9	39.99
Cultura ciudadana	1.200.00	1.198.13	99.84	911.2	870.6	95,54	613.5	67,32
Productividad	225.821.07	225.021.18	99.65	258.899.3	248.903.7	96,13	103.429.9	39.94
Gestión Pública admirable	535.00	284.30	53.14	690.5	651.7	94,39	147.5	21,36
TRANSFERENCIAS PARA INVERS.	**15.114.540**	**15.11**	**100.00**	**14.0**	**14.0**	**100,00**	**0.0**	**0,0**
CUENTAS POR PAGAR INVERSIÓN	**113.273.19**	**113.176.39**	**99.91**	**185.080.9**	**183.527.8**	**99,16**	**148.820.1**	**80,40**
DISPONIBILI. FINAL	858.28	0	0	0.0	0.0	0,0	0.0	0,0
TOTAL GASTOS	**356.764.40**	**353.769.17**	**99.16**	**461.143.6**	**448.183.2**	**97,18**	**264.908.3**	**57,44**

Fuente : Transmilenio S.A. Informe de Ejecución presupuesto de gastos e inversiones diciembre 31 de 2003
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Los Gastos de Funcionamiento se ejecutaron en más del 90%, exactamente en el 91.43%, ($14.215.1 millones), no obstante la autorización de giros sólo fue del 76,52% ($11.897.2 millones). Debe señalarse que lo apropiado inicialmente para funcionamiento ($16.978.8 millones) fue contracreditado en $1.431.2 millones durante la vigencia.

Al interior de estos gastos sobresalen dos hechos particulares; mientras que los gastos administrativos se acreditaron en más del 40% (el 87.80% en los generales), los operativos se contracreditaron en un 43,8%. Es claro que durante la vigencia se efectuaron traslados presupuéstales entre estos dos rubros, no obstante, hubo

apropiaciones que se acreditaron en porcentajes que superan lo inicialmente programado, tales como:

Gastos de computador (226,2%).
Promoción institucional (216,6%).
Impresos y publicaciones (204,5%)
Mantenimiento entidad (142,0%).
Materiales y suministros (105,5%).
Impuestos, tasas y multas (103,4%).

Respecto a las Cuentas por Pagar, asumidas a 31 de diciembre de 2002 y programadas para el 2003 ($4.200 millones), se aforaron finalmente $3.874.8 millones, se ejecutaron $3.835 millones (98,7%), pero sólo se autorizaron giros por $3.414.2 millones; lo anterior implica que debieron anularse $325.2 millones y pasan para el año 2004 compromisos no anulados, adquiridos en el 2002, por $420.8 millones.

La situación más preocupante de la ejecución pasiva se observa en los **gastos de inversión**; de hecho, la inversión programada inicialmente se adicionó en $118.154 millones (36%) y la ejecución del aforo final muestra un alto porcentaje, 97,39%, sin embargo, con autorización de giro sólo se llegó a un 56,78%, lo cual implica que cerca de la mitad del mismo quedó pendiente y comprometido para la vigencia siguiente (43,22%), alterando la programación anual del 2004.

De la adición presupuestal efectuada durante la vigencia 2003, un 19,6% se aplicó a la inversión directa y el resto (80,4%) corresponde a un aumento superior frente a lo programado inicialmente, en las Cuentas por Pagar, (se programaron $90.074.3 millones y se aforaron finalmente $185.080.9 millones).

Respecto a la ejecución en el corto plazo del Plan de Desarrollo “Bogotá para Vivir todos del mismo lado” (inversión directa), Transmilenio S.A. programó inversiones para proyectos correspondientes a los objetivos: Cultura Ciudadana por $911.2 millones; Productividad por $258.899.3 millones; y Gestión Pública Admirable por $690.5 millones. Al final de la vigencia la ejecución de los tres objetivos alcanzó el 96,13%, pero las autorizaciones de giro no superaron el 40.0%, por que llegaron al 39.99%, lo cual implica que, por castigo presupuestal, algunos proyectos programados para el 2004 deberán aplazarse para el 2005, sujetos además a lo decidido por la nueva administración, en la armonización presupuestal en junio de 2004.

Básicamente, la situación descrita anteriormente afectó la ejecución del proyecto principal de Transmilenio S.A. “Gestión de Infraestructura del Transporte Público”, el cual muestra una ejecución presupuestal del 98,2%, pero con autorizaciones de giro, a 31-12-03 del 41,1% respecto al presupuesto definitivo.

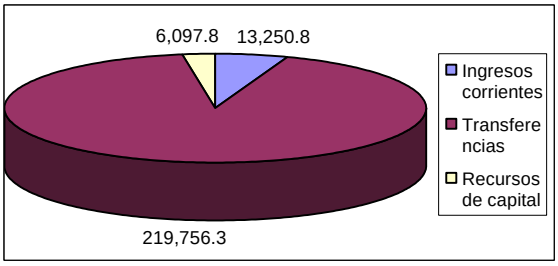
Finalmente, es importante señalar el comportamiento rezagado de las Cuentas por Pagar por concepto de inversión, puesto que fueron preprogramadas en la vigencia 2003 en más del 100% de lo previsto inicialmente, y al final de la misma aunque se comprometieron pagos en $183.527.8 millones, quedaron pendientes de autorización de giro $34.707.7 millones, el 18,91% de lo ejecutado por cuanto los giros fueron de $148.820 millones.

4.3.2. Indicadores de Gestión Presupuestal

4.3.2.1. Fuentes de Recursos Recaudados *(millones de pesos)*

Ingresos corrientes	13.250.8
Transferencias	219.756.3
Recursos de capital	6.097.8

GRÁFICA No. 3
FUENTES DE RECURSOS

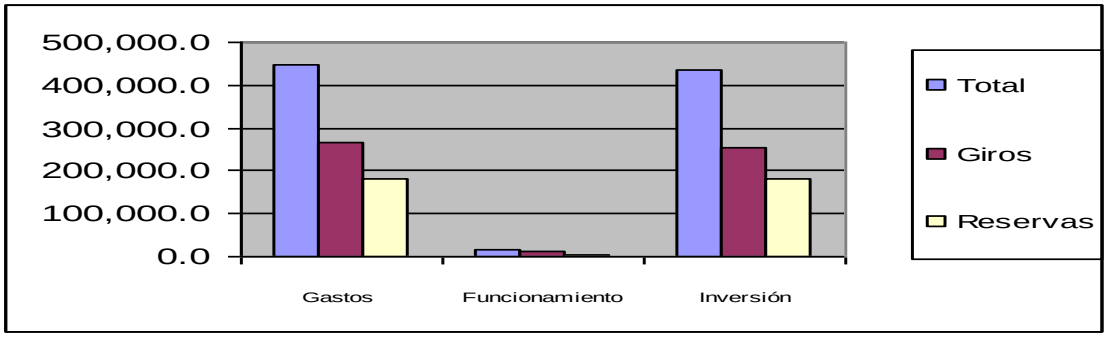


Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá ante la Empresa Transmilenio S.A

4.3.2.2. Estructura de Ejecución de Gastos *(millones de pesos)*

	Total	**Giros**	**Reservas**
Gastos	448.183.2	264.908.3	183.274.9
Funcionamiento	14.215.1	11.897.2	2.317.9
Inversión	433.968.0	253.011.0	180.957.0

GRÁFICA No. 4
ESTRUCTURA DE GASTOS



Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A

4.3.2.3. Resultado Presupuestal: (Recaudo total – egreso total)

(286.841.8 – 448.183.2) = -161.341.4

El ejercicio presupuestal arrojó un déficit importante ($161.341.4 millones); no obstante, recuérdese que una alta proporción de apropiaciones quedaron comprometidas para la vigencia siguiente, y de parte de los recaudos un alto volumen de recursos deberán constituirse como reconocimientos (transferencias), también pendientes de recaudo en la vigencia siguiente.

4.3.2.4. Impacto de la Inversión: (Inversión directa / recaudo acumulado)

(250.426.1 / 286.841.8) * 100 = 87,30%

De los recursos recaudados durante la vigencia, cerca del 90% se orientó a desarrollar en el corto plazo los objetivos del Plan de Desarrollo “Bogotá para Vivir todos del mismo lado”, que tiene a su cargo Transmilenio S.A..

4.3.2.5. Capacidad de Inversión: (Inversión directa / Egresos)

(250.426.1 / 448.183.2) * 100 = 55,87%

Del total de giros y compromisos asumidos durante la vigencia 2003, sólo un poco más de la mitad se orientó a las actividades directamente relacionadas con el Plan de Desarrollo, lo que supone la aplicación de un volumen alto de apropiaciones a otras actividades como funcionamiento o cuentas por pagar de vigencias anteriores.

4.3.2.6. Consistencia Presupuestal: (Modificación acum. / presupuesto inicial)

(116.722.8 / 344.420.8) * 100 = 33,88%

Respecto al presupuesto inicial programado, durante la vigencia, se le efectuaron al presupuesto modificaciones positivas acumuladas en una tercera parte, lo que indica imprevisión o cambios sustanciales en las condiciones iniciales.

4.3.2.7. Capacidad Operacional: (Ingreso corriente / funcionamiento)

(13.250.8 / 14.215.1) * 100 = 93,2%

Por cada peso requerido para apropiaciones de funcionamiento, Transmilenio S.A. sólo dispuso de 0,90 centavos de recursos propios, principalmente de su participación en los ingresos del Sistema Transmilenio; esto indica que, la empresa aún no es autosuficiente.

*4.3.2.8. Prioridad del Gasto: (Funcionamiento / total egresos***)**

(14.215.1 / 448.183.2) * 100 = 3,17%

La operabilidad de la empresa consume un porcentaje bajo de la ejecución pasiva. Dado que la inversión directa sólo consume cerca del 56%, es claro observar que un 40% de los egresos (giros y reservas) se aplicaron a inversión indirecta y a cuentas por pagar de vigencias anteriores.

4.3.3. Reconocimientos

En la información entregada por Transmilenio S.A., como producto del cierre presupuestal, no se adjuntaron las certificaciones correspondientes a los recursos aforados para el 2003, pero no recaudados al final de la vigencia; sólo se anexa la ejecución de los reconocimientos de la vigencia anterior (100%). Sin embargo, debe advertirse que los saldos por recaudar de la vigencia no alcanzarían para cubrir las Cuentas por Pagar constituidas en el cierre, así: (en millones)

Cuentas por pagar a 31 – 12 – 2003:		**$183.274.9**
Saldo por recaudar a 31 – 12 –2003 :		**$176.552.4**
Transferencias:	$171.552.4	
Nación $100.305.0		
Distrito $71.247.4		
Recursos de capital:	$5.000.0	

Compromisos sin respaldo:		**$6.722.5**

Si en la vigencia 2004 se ejecutara, en forma paralela, el presupuesto pendiente del 2003, este último tendría compromisos sin financiación por $6.722.5 millones.

4.3.4. Excedentes Financieros

Al momento de efectuar este informe la Empresa se encuentra elaborando el Informe y respaldo legal de los Excedentes Financieros, que de acuerdo con las Circulares Nº. 022, 027 y 028 expedidas el 20 de noviembre, 22 y 26 de diciembre de 2003, de la Dirección Distrital de Presupuesto, la administración tiene plazo de entregar hasta el mes de abril de 2004, por lo tanto, se deberá efectuar seguimiento y evaluación a este informe una vez enviado a la Secretaria de Hacienda y legalizadas las cifras con el fin de determinar el Excedente Financiero.

4.3.5. Observaciones de Presupuesto

A partir de la revisión a la información contenida en los documentos del cierre presupuestal, se establecen las siguientes observaciones:

Observaciones:
4.3.5.1. El informe de "Ejecución del Presupuesto Gastos e Inversión" (anexo 3)[1], presenta diferencia de $10 millones en los gastos de funcionamiento, entre la apropiación vigente y la apropiación disponible, sin haber apropiaciones suspendidas. Aunque claramente se observa que esto corresponde a un error de digitación. La no corrección expresaría que hubo menos apropiaciones disponibles de las potenciales, limitando la capacidad del gasto.

4.3.5.2. Las cifras reportadas como "Informe Ejecución de Cuentas por Pagar vigencia anterior funcionamiento, servicio de la deuda e inversión" (anexo 4)[2], no concuerdan con las reportadas, para los mismos rubros, en el anexo 3[3], formato PREDIS, fundamentalmente en las autorizaciones de giro del mes de diciembre y en la columna "Cuenta Sin Autorización Giro", o saldo que pasa como C X P vigencia 2002, para la vigencia 2004.

4.3.5.3. Como consecuencia de lo anterior, según el anexo 4[4], en el año 2003, al ejecutar las C X P de vigencias anteriores quedaron sin autorización de giro compromisos por $36.721.3 millones, mientras que acorde con el listado de Reservas Presupuéstales por rubro, constituidas para la vigencia 2004, pasan compromisos de vigencias anteriores por $35.128.5 millones. Como se observa, existen $1.592.8 millones en compromisos de vigencias anteriores que no fueron constituidos como C X P para el 2004, pero que tampoco aparecen anulados.

4.3.5.4. La Empresa en cada vigencia asigna un nuevo registro presupuestal a los compromisos adquiridos en la vigencia anterior y que no fueron pagados en ella, lo cual implica que tal compromiso no hace parte de la ejecución de la vigencia

[1] Transmilenio S.A., Cuenta Anual, Vigencia 2003, rendida por la Empresa a la Contraloría de Bogotá.
[2] Ibid.
[3] Ibíd.,
[4] Ibíd

anterior, sino que es un compromiso de la vigencia actual y como tal se puede ejecutar, por unidad de caja, con los recaudos de esta, incluidos los reconocimientos (ahora sin prisa en su recaudo). Bajo este esquema el presupuesto se convierte en una herramienta financiera permanente, sin corte a 31 de diciembre, ni cierre presupuestal, donde desaparece el principio de anualidad y la posibilidad del control político a una vigencia.

4.3.5.5. Si bien el Decreto 1138 de 2000, define para las empresas del Distrito Capital, como se mencionó anteriormente, las CUENTAS POR PAGAR bajo las características generales de los conceptos de cuentas por pagar y reservas presupuéstales contenidos en el Decreto 714/96, éste no autoriza cambiar el sentido de aquellos conceptos, sino que debe ser una herramienta de ejecución del presupuesto de una vigencia anterior, en forma paralela con la ejecución actual; además, el mismo Decreto 1138/00, en su artículo 43° "Remisión al Estatuto Orgánico del Presupuesto", señala*: "Cuando existan vacíos en las disposiciones del presente decreto, se aplicarán las que regulen situaciones análogas en el Decreto 714 de 1996, sus decretos reglamentarios y demás normas concordantes".*

Las observaciones al Presupuesto son de tipo Administrativo

4.3.6. Constitución de Cuentas Por Pagar a Diciembre 31 de 2003**.**

La entidad constituyó cuentas por pagar al cierre de la vigencia 2003 por $183.274.9 millones, los cuales representan el 41.0% del total de apropiaciones ejecutadas (giros mas compromisos) en la misma. Estas cuentas se clasifican así:

Funcionamiento	$ 2.317.9 millones (1.3%)
Inversión	$180.957.0 millones (98.7%).

Como se observa, no es extraño que este monto de compromisos, similar al constituido en la vigencia anterior, afecte en más de la tercera parte el presupuesto de la vigencia 2004. El resumen total de las Cuentas por Pagar del año 2003, por rubros se puede apreciar en el Anexo No. 3 del presente informe

4.3.6.1.Muestra Analizada de las Cuentas por Pagar

El análisis de la ejecución presupuestal se basó en el estudio de los ingresos corrientes, las transferencias y en la evaluación de los egresos de la vigencia 2003. La entidad constituyo, un total 1492 Cuentas Por Pagar, a 31 de diciembre de 2003 por un valor de $183.274.9 millones (ver Anexo No.3); se tomó una muestra de 160 cuentas, cuyo valor asciende a $92.353.2 millones correspondiendo al 50.39%. Como criterio de selección se tuvo en cuenta la cuantía y la representatividad.

4.3.6.1.1. Conformación de la Muestra por Cuenta y Rubro

CUADRO No. 37
CUENTAS POR PAGAR SELECCIONADAS

Millones de Pesos

RUBRO	DENOMINACIÓN	VALOR	% PARTICIPACION
3.1.	FUNCIONAMIENTO	1.723.4	1.87
3.3.	INVERSIÓN	90.629.8	98.13
	TOTAL	92.353.2	100.00

Fuente: Relación Cuentas por Pagar a 31 de Diciembre de 2003, suministrada por la Empresa TransMilenio S.A, en la Cuenta Anual Vigencia 2003
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

CUADRO No. 38
CUENTAS POR PAGAR SELECCIONADAS POR GASTOS DE FUNCIONAMIENTO

Millones de Pesos

RUBRO	DENOMINACIÓN	VALOR	% Part.
3.1.	**GASTOS DE FUNCIONAMIENTO**		
3.1.1. .	**ADMINISTRATIVOS**		
3.1.1.01	SERVICIOS PERSONALES	0,0	0,00
3.1.1.02.	GASTOS GENERALES	489.3	28,39
3-1-1-03-	APORTES PATRONALES	183.0	10,62
3-1-1-2-	**OPERATIVOS**	0,0	0,00
3-1-1-1-01	SERVICIOS PERSONALES	0,00	0,00
3-1-1-2-02-	GASTOS GENERALES	672.4	39,02
3-1-1-2-03-	APORTES PATRONALES	0,0	0,00
3-1-6-	CUENTAS POR PAGAR	378.670.951,00	21,97
	TOTAL	**1.723.445.211,00**	**100,00**

Fuente: Relación Cuentas por Pagar a 31 de Diciembre de 2003, suministrada por la Empresa TransMilenio S.A. en la Cuenta Anual Vigencia 2003
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

CUADRO No. 39
CUENTAS POR PAGAR SELECCIONADAS POR GASTOS DE INVERSIÓN

Millones de Pesos

RUBRO	DENOMINACIÓN	VALOR	% Partc.
3-	**INVERSIÓN**		
3-3-1-	DIRECTA	0,0	0,00
3.3.1.11.	BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO	85.947.4	
3-3-1-11-01-	**CULTURA CIUDADANA**	116.5	
3-3-1-11-01-01-7266-00	Capacitación sistema Transmilenio	116.5	0,13
3-3-1-11-02-	PRODUCTIVIDAD	85.830.9	
3-3-1-11-02-11-7251-05	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Administrados)	1.403.1	1,55
3-3-1-11-02-11-7223-00	Operación y Control del Sistema de Transporte Público	3.400.6	3,75
3-3-1-11-02-11-7251-01	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Nación)	42.397.0	46,78
3-3-1-11-02-11-7251-02	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Distrito)	38.630.0	42,62
3-3-5-00-00-00-0000-00	CUENTAS POR PAGAR	4.682.3	5,17
	TOTAL	**90.629.8**	**100,00**

Fuente: Relación Cuentas por Pagar a 31 de Diciembre de 2003, suministrada por la Empresa TransMilenio S.A. (Anexo No. 3)
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

4.3. 6.1.2. Criterios y Fuentes

En el desarrollo del Programa de Auditoria “Ejecución y Cierre Presupuestal Vigencia 2003” se tuvo en cuenta el cumplimiento de las normas de carácter presupuestal, contable, de control interno con el objeto de establecer si la ejecución presupuestal de ingresos y gastos, la constitución de cuentas por pagar, así como aquellas anuladas y fenecidas, el estado de tesorería, la determinación de la situación presupuestal y la determinación de los excedentes financieros de la empresa cumplen con la normatividad correspondiente.

Dentro de las Fuentes de Criterio que se tuvieron en cuenta con el fin de evaluar la ejecución y cierre presupuestal se pueden señalar las siguientes:

Sistemas de registro tanto presupuestal como contable de la información administrativa, financiera y contractual de la Entidad.

Acuerdos, Decretos y Resoluciones, Certificados de Disponibilidad Presupuestal (CDP), el de apropiaciones, el de Registro Presupuestal, las Reservas, los Giros y las Modificaciones Presupuéstales.

Al corte de esta auditoría, abril 20 /04, las observaciones a las Cuentas por Pagar de la vigencia 2003, no alcanzaron a ser terminadas y complementadas, por estar pendientes algunas verificaciones, cuando el Control Fiscal fue asumido por la Contraloría General de la República en virtud al Control Excepcional asumido por esa entidad.

4.3.7. Tesorería

El análisis realizado a los Estados Mensuales de Tesorería de la Empresa de Transportes del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. muestra que la información global que la empresa presenta a la Contraloría no es correcta, en razón que existen diferencias apreciables en las sumatorias totales de cuentas corrientes.

La situación descrita afecta la confiabilidad de la información de tesorería y constituye una falencia de control interno relacionada directamente con la fase Nº 3 “Operacionalización de los Elementos”.

El error consiste en que la Tesorería de TRANSMILENIO S.A. no efectúa correctamente la sumatoria de los valores existentes en cuentas corrientes por lo que el boletín muestra información errada; así mismo, en el análisis que se realiza cada mes, en lo referente a Cuentas Corrientes se toma en forma errada los saldos mostrados en la columna de “saldo siguiente” del mes inmediatamente anterior.

4.3.7.1. Observaciones

4.3.7.1.1. Para el mes de enero de 2003, se toma como saldo inicial del mes la suma de $12.826.132.258.97, cuando lo mostrado por el saldo conciliado mes siguiente del mes de diciembre de 2002 era de $12.861.751.708.97 presentando una diferencia de $35.619.450 que afecta el comportamiento de los meses siguientes especialmente en la cuenta corriente del Banco Davivienda Nº 4502-6999969-1.

4.3.7.1.2. El saldo total mostrado por las cuentas corrientes en la columna de saldo conciliado mes siguiente del boletín de tesorería, del mes de enero muestra $17.917.669.854.34 cuando el valor real de dicha sumatoria es de $24.426.461.930.34. Esta diferencia se presenta por que la administración no sumo el saldo mostrado por la cuenta corriente del Banco de Colombia Nº 17111803670 por valor de $6.508.792.076, situación que persiste en la información del mes de febrero de 2003. En la tabla siguiente se muestra la situación planteada.

4.3.7.2. Diferencias en saldos

TABLA 40
ESTADO DE TESORERIA TRANSMILENIO S.A.

ENTIDAD FINANCIERA	NUMERO DE CUENTA	SALDO ANTERIOR	SALDO CONC. INICIO DE MES SIGUIENTE	DIFERENCIAS	SALDO AUDITADO MES SIGUIENTE
BANCOS					
BANCO DAVIVIENDA CTA CTE.	4502-6999969-1	12.826.132.258,97	12.668.924.946,89	-35.619.450,00	12.704.544.396,89
BANCO OCCIDENTE CTA CTE.	268-00404-1	6.029.536.159,32	5.096.553.897,06	0,00	5.096.553.897,06
BANCO DE OCCID. CTA. CTE.	288-004891-1	151.835.616,59	152.191.010,39	0,00	152.191.010,39
BANCOLOMBIA CTA CTE	17111803670	6.508.792.076,00	6.508.792.076,00	0,00	6.508.792.076,00
TOTAL BANCOS		**25.516.296.110,88**	**17.917.669.854,34**	**-35.619.450,00**	**24.462.081.380,34**
		0,00	6.508.792.076,00		
REAL SEGÚN AUDITORIA		25.516.296.110,88	24.426.461.930,34		
DIRERENCIAS AUDITORIA		0,00	6.508.792.076,00		
CUENTAS DE AHORRO					
BANCO DAVIVIENDA CTA. AH.	4502-0001118-4	401.797,52	404.135,53	0,00	404.135,53
BANCO DAVIVIENDA CTA. AH.	4502-0002387-4	3.913.546.999,08	3.968.941.771,82	0,00	3.968.941.771,82
BANCO OCCIDENTE CTA AHO.	288-80986-6	4.042.899.528,84	4.731.398.709,84	0,00	4.731.398.709,84
BANCO GANADERO CTA. AHO.	144 046 166	363.161.078,93	418.052.496,93	0,00	418.052.496,93
TOTAL CUENTA DE AHORROS		**8.320.009.404,37**	**9.118.797.114,12**	**0,00**	**9.118.797.114,12**
CAJA GENERAL		685.881,00	0,00	685.881,00	-685.881,00
SALDO DEFINITIVO TESORERIA		**33.836.991.396,25**	**27.036.466.968,46**	**-35.619.450,00**	**33.580.878.494,46**
REAL SEGÚN AUDITORIA		33.836.991.396,25	33.545.259.044,46		33.580.878.494,46
DIREFENCIA TOTAL		0,00	6.508.792.076,00	6.544.411.526,00	0,00
SALDO REAL AL FINAL DELPERIODO		33.871.924.965,25	33.580.878.494,46		

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – Cuentas Mensuales de 2003 rendidas a la Contraloría de Bogotá, D.C.
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

4.3.7.2.1. Para el mes de abril de 2003 la Tesorería muestra en su saldo $16.137.032.595.75, cuando el saldo real en la columna de cuentas corrientes es de $17.657.299.297.61 presentando una diferencia de $1.520.266.701.86 debido a que no se sumaron los valores de saldo inicial y egresos de la cuenta corriente del Banco de Colombia Nº 17111803670.

Las diferencias anotadas no afectan los saldos que presentan las cuentas corrientes individualmente consideradas, en razón que éstos cruzan en debida forma con lo mostrados en las conciliaciones bancarias de cada entidad bancaria; sin embargo, constituyen una falencia del Sistema de Control Interno que es necesario anotar.

4.4. AUDITORIA A LA CONTRATACIÓN

4.4.1. Evaluación Licitación 009 de 2003 Prestación de Servicio de Mantenimiento Declarada Desierta.

El objeto de este proceso licitatorio fue el de: "*seleccionar un contratista que prestara el servicio de mantenimiento integral de las estaciones de la fase I y siguientes de la fase II, así: en 7 estaciones de la Calle 13, sin incluir la estación de San Victorino, y en 8 de la Troncal de Américas, excluyendo la estación intermedia de integración Banderas y el Portal de las Américas".*

En el proceso licitatorio participaron dos oferentes: UNION TEMPORAL CASA LIMPIA S.A. y CONSORCIO MANTENIMIENTO TRANSMILENIO. El plazo: Tres años, a partir de la fecha de suscripción del acta de iniciación o, hasta agotar los recursos.

El numeral 3.4.2.2 del Capitulo 3 del Pliego que contiene las condiciones y factores de la propuesta, señala que los requisitos de experiencia especifica solicitada al proponente, será la adquirida en contratos de características similares suscritos y terminados durante los tres años anteriores a la fecha de cierre de esta licitación con duración mínima de un año en cada contrato, cuyas sumas de montos y volúmenes atendidos sea mayor o igual a 4000 SMMLV para el año 2003 donde se certifique experiencia en las actividades y por los montos mínimos establecidos, tal como se trascribe a continuación.

TABLA 41
REQUISITOS DE EXPERIENCIA

TIPO DE CONTRATOS	SMMLV
Eléctricos	1000
Señalización	1000
Obras Civiles y Paisajismo	1000
Estructuras Metálicas	1000

Fuente: Trasmilenio S.A. , Carpeta Licitación 09 /03
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá ante la Empresa Transmilenio S.A.

Igualmente en el Pliego de Condiciones se indica que si el proponente no relaciona y acredita la experiencia específica para la ejecución del contrato que se pretende celebrar, la propuesta será evaluada como*: "no cumple técnicamente".*

El Consorcio Mantenimiento de Transmilenio, MANTRANS en su propuesta presentada a la empresa Transmilenio S. A. a folio 055, relaciona como experiencia la suma de los contratos en señalización SMMLV, vigentes para la fecha de suscripción de los contratos ejecutados (2000 y 2002), donde sumando la totalidad de la cantidad de SMMLV de los contratos relacionados por los tres integrantes del consorcio da una total de 1214 SMMLV, pero que de acuerdo con lo establecido en los pliegos de condiciones estos debieron calcularse sobre el SMMLV para el año 2003, es decir sobre $332.000, lo cual arroja un resultado de 983, SMMLV, los que se detallan a continuación.

TABLA 42
EXPERIENCIA APORTADA POR OFERENTE MANTRAS

Integrante Consorcio: Luis Gabriel Nieto García

CONTRATANTE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACION	VALOR EN PESOS	SMMLV
EAAB	21-11-00	19-09-02	22.301.772	67
Transmilenio S.A.	15-12-00	28-02-02	63.154.642	190
Transmilenio S.A.	01-03-02	28-02-03	18.635.250	56
		Subtotal:		**313**

Integrante Consorcio: Orlando Fajardo Castillo
Presenta los mismos contratos

Subtotal: 313

Integrante: Inare Ltda.

CONTRATANTE	FECHA INCIO	FECHA TERMINA.	VALOR EN PESOS	SMMLV
Transmilenio S.A.	15-12-00	28-02-02	88.403.898	266
Transmilenio S.A.	01-03-02	28-02-03	29.816.400	90
		Subtotal:		**356**
		TOTAL:		**982**

Fuente: Transmilenio S.A. Carpeta Licitación 09 /03
Elaboro: Grupo de Auditoria ante la Empresa Transmilenio S.A.

La anterior suma es menor a los 1000 SMMLV al año 2003 lo cual transgrede lo establecido en el Pliego de Condiciones, razón por la cual la empresa Transmilenio S.A., evaluó la experiencia en contratos de señalización de este consorcio como NO CUMPLE.

Respecto al otro proponente UNION TEMPORAL CASA LIMPIA SA. entregó documentación requerida por Transmilenio S.A. fuera de tiempo, por lo que se evaluó como no cumple, razón por la cual mediante Resolución No. 316 del 30 de diciembre de 2003 se DECLARA DESIERTA la licitación 09 /03, por cuanto ninguno de los 2 proponentes cumplió con los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones.

Es de anotar que el CONSORCIO MANTENIMIENTO TRANSMILENIO “MANTRANS” volvió a participar en el nuevo proceso licitatorio que se encuentra realizando TRANSMILENIO S.A. para la prestación del servicio de Mantenimiento en FASE I y FASE II.

Llama la atención que con esta licitación se pretendía escoger el contratista para atender el servicio de Mantenimiento no solo de la Fase I sino también de la Fase II, sin conocer las razones por las cuales la empresa Transmilenio S.A. continúa asumiendo estos servicios para la Fase II, cuando los servicios de vigilancia y aseo fueron entregados a los operadores de la fase 2.

Del paralelo efectuado entre esta Licitación (09/03) declarada desierta y la Licitación No. 011/04, las dos con el mismo objeto, esta última (011/03) se adjudicó al Consorcio MANTRANS, el mismo contratista que viene prestando el servicio de mantenimiento a las Troncales y Estaciones de las fases I y II desde el 15 de diciembre /00, el cual también presentó oferta en la Licitación declarada desierta, observando que la única diferencia se presentó en los requisitos de experiencia exigidos al proponente. Se hizo requerimiento a la Empresa sobre las posibles inconsistencias detectadas en las Licitaciones antes mencionadas.

Dicho requerimiento fue contestado mediante oficio No.1364 del 10 de marzo de 2004 manifestando que el criterio para que los requisitos de experiencia fueran equivalentes a 4000 SMMLV fue tomado con base en el requisito para acreditar la experiencia de los proponentes en la Licitación del contrato de mantenimiento que estaba vigente (024 /03), equivalentes a esa fecha al 100% del presupuesto a contratar, que con ese incremento se buscó aumentar la capacidad exigida a los proponentes por la duración del contrato de esta Licitación.

Observación
4.4.1.1. Se observa que en los pliegos de condiciones de la Licitación No 009/03 la cual fue declarada desierta, señaló como experiencia específica a los proponentes, la adquirida en contratos de características similares, terminados dentro de los tres años anteriores a la fecha del cierre de la licitación con una duración mínima de un año en cada contrato, cuyas sumas de montos y volúmenes atendidos sea mayor o igual a 4000 SMMLV para el año 2003, sin fundamentar las razones por las cuales los salarios mínimos mensuales vigentes son tomados a esta fecha y no a la fecha de los contratos ejecutados y acreditados por el proponente como experiencia, lo cual si ocurrió en la nueva Licitación tramitada para la prestación del servicio de mantenimiento de las estaciones del Sistema Transmilenio.

Del cotejo realizado a estas dos licitaciones se observó que la única modificación efectuada en la nueva licitación fue la relacionada con los requisitos de experiencia, hecho que demuestra que la Empresa de Transmilenio desde el comienzo del proceso licitatorio no definió reglas objetivas, justas y específicas que pudieran ser cumplidas por los proponentes en esta licitación, con lo cual se hubiera podido evitar la declaratoria de desierta que dictaminó la empresa, evidenciando que la administración no actuó en forma oportuna y económica en el proceso licitatorio 09 del 2003, por cuanto en cierta medida el proceso de adjudicación del contrato fue dilatorio, no dando cumplimiento a los principios de contratación estatal, de conformidad con la Ley 80 de 1993**, posibles irregularidades que dan lugar a un**

hallazgo disciplinario por incumplimiento de los deberes de los funcionarios públicos encargados de adelantar dicho trámite, conforme con lo establecido en el artículo 34 del Código Disciplinario Único.

4.4.2. Contrato de Prestación de Servicios No. 10 / 03 con Lina Maria Sierra González.

El objeto del Contrato fue: *"Contratar los servicios personales de un Ingeniero Civil con tres años de experiencia específica o relacionada con la planeación y operación del Sistema Transmilenio que por su formación en temas económicos y financieros y por su experiencia profesional e idoneidad en el campo de la ingeniería pueda apoyar el equipo de la Dirección Técnica de Planeación, en el control y seguimiento de la infraestructura de las nuevas fases del Sistema de Transmilenio y en el manejo del banco de proyectos de la entidad".*

El valor del contrato fue de $24.750.000. Disponibilidad Presupuestal No. 196 del 30 de enero /03; Registro Presupuestal: No. 233 del 6 de febrero/03. Forma de Pago. 11 cuotas mensuales iguales de $2.250.000 previa certificación del supervisor del contrato. Acta de Iniciación: 5 de febrero de 2003. Fecha de terminación: 5 de enero /04.

El contrato fue adicionado y prorrogado hasta marzo 11 del 2004 por un valor de $5.000.000. Para efectos de la adición el contrato incluye considerándoos diferentes a los inicialmente establecidos

Observaciones
4.4.2.1. Dentro de la carpeta del contrato, no existen informes mensuales del seguimiento presupuestal de los contratos para la adecuación de la infraestructura del Sistema Transmilenio realizados por el IDU. Tampoco hay informes mensuales sobre ejecución de las actividades propias del objeto del contrato dentro de los términos acordados con la Dirección de Planeación, conforme con lo dispuesto en la Cláusula Séptima del contrato.

4.4.2.2. En la carpeta que contiene los soportes del contrato aparecen copias no firmadas

4.4.2.3.. Los comprobantes de pago de seguridad social se encuentran en la carpeta que reposa en otra dependencia. Se revisó carpeta de la Dirección de Planeación donde se establece: 1- Los informes rendidos no son mensuales. 2- En los formatos no se indica ningún estudio ni seguimiento al presupuesto. 3- No hay constancia de que la contratista hubiere realizado el trabajo, como se establece en el contrato.

Lo anterior, se constituye en hallazgos de tipo administrativo y se constituye en falencia del Sistema de Control Interno

4.4.3. Contrato de Prestación de Servicios No. 201- 2003 Jouberth Alberto Cabrera Peralta.

Justificación: Contratación FASE II de alimentación. Existen otras características de la Fase que deben ser estudiadas y ajustadas a la luz de la experiencia en la ejecución de la Fase I. Para lograr los objetivos antes planteados se requiere el apoyo a la Dirección de Planeación de Transporte de un Ingeniero con aptitudes especiales

Objeto: *Contratar los servicios profesionales de un Ingeniero Civil con dos años de experiencia para apoyar los procesos de cálculos y análisis de los diferentes estudios que se generen en la Dirección de Planeación.*

Valor del contrato fue de $24.000.000. pagados en cuotas mensuales. Plazo: 12 meses a partir de la fecha del acta de iniciación. Supervisión: Será ejercida por el Profesional Especializado en Planeación y Trasporte. Acta de Iniciación: Julio 2/03. Fecha de Terminación. Julio 1/04

Observaciones
4.4.3.1. En la carpeta que contiene los documentos del contrato no reposan todas las certificaciones del interventor para cada pago (faltan las correspondientes a Octubre –Diciembre).

4.4.3.2. No existen constancias de pagos a EPS., pese a que se hace una modificación al contrato donde se incluye esta obligación conforme a lo establecido en la Ley 828 del 10 de julio/03, norma que sanciona con multa su incumplimiento. El contrato está en ejecución.

Estas inconsistencias se constituyen en hallazgos de tipo Administrativo y en falencia del Sistema de Control Interno.

4.4.4. Contrato No. 04 / 02 - MANTRANS

Trasmilenio suscribió el contrato No 004 de 2002, con el consorcio MANTRANS el día 26 de Mayo de 2002 con el objeto de *que el contratista se compromete para con Trasmilenio a prestar el servicio de mantenimiento integral a las estaciones que forman parte del sistema Trasmilenio así: estaciones sencillas, intermedias de transferencia y de cabecera de las troncales. Caracas-Usme, Caracas Tunal, Calle 80 y Autopista Norte y eje ambiental- Avda. Jiménez.*

Valor del contrato: $700.000.000 millones de pesos, más Adición: $100.000.000 millones de pesos. Modalidad y plazo de ejecución: la modalidad de presentación de las propuestas es a precio global fijo sin reajustes. El plazo para la ejecución del objeto contractual es de 12 meses o hasta el agotamiento del valor pactado.

Requisitos de experiencia especifica del proponente: la experiencia solicitada al proponente será la adquirida en contratos de características similares suscritos y

terminados durante los 5 años anteriores a la fecha, cuya suma de montos y volúmenes atendidos sea mayor o igual a 575 SMMLV

Forma de Pago: Transmilenio S.A., pagará mensualmente sumas causadas dentro de los 15 días siguientes a la radicación de la factura acompañada de la certificación del interventor sobre el cumplimiento a satisfacción y acta de soporte donde aparezcan las cantidades a pagar.

Condiciones de la ejecución del contrato: Las propuestas deberán contener una descripción completa y detallada de los valores unitarios de los Ítems con sus especificaciones aquí relacionadas para prestar el servicio de mantenimiento integral de las estaciones.

Actividades a ejecutar: Mantenimiento instalaciones eléctricas; mantenimiento señalización; mantenimiento Obras civiles; mantenimiento estructuras metálicas; mantenimiento Jardines; mantenimiento puertas eléctricas.

Nota: Este contrato incluye el mantenimiento preventivo de las puertas automáticas del Sistema de Transmilenio.

Interventoría: Transmilenio S.A. ejercerá la Interventoría a través de un profesional especializado en vehículos, infraestructura y concesiones de la Dirección de Operaciones, quien supervisará técnica y administrativamente el contrato.

Observaciones
4.4.4.1. En las carpetas no reposa constancia alguna suscrita por el interventor sobre la supervisión realizada al mencionado contrato, como tampoco reposa informe alguno sobre la gestión adelantada por el interventor no dando cumplimiento a la establecido en el Manual de Interventoría; irregularidades que podrían constituirse **en presunto hallazgo disciplinario**, por incumplimiento del Manual de Interventoría. Hallazgo pendiente de su verificación, por el traslado de estas actuaciones a la Contraloría General de la República por el control excepcional.

4.4.4.2 Se efectuó verificación a la ejecución del contrato 04 / 02, la cual consistió en confrontar en forma selectiva las reparaciones señaladas en las ordenes de trabajo con las relacionadas en los soportes de actas y resumen de las mismas, efectuando las respectivas observaciones, las cuales se relacionaron con las diferencias encontradas entre la Orden de Trabajo y el trabajo pagado, así: en la orden de trabajo no se relacionó parte del trabajo, o no se indicó la cantidad; o la Orden de trabajo no coincide con los soportes; o en la Orden de trabajo no aparecen todos los ítems, o simplemente, no aparece orden de trabajo, o el acta soporte o resumen. Estas observaciones se pueden apreciar en detalle en el Anexo No.4. del presente informe; irregularidades que podrían constituirse en un **presunto hallazgo disciplinario,** las cuales quedaron pendientes de su verificación por cuanto la Contraloría General de la República asumió esta auditoría por el control excepcional.

4.4.4.3 Por otra parte, como en dicho contrato se incluyó el mantenimiento de las puertas automáticas suministradas por el contratista IVEGAS, por intermedio de IDU, se hizo visita a esa entidad donde se consultaron algunos contratos de suministro de estas puertas, se solicitaron fotocopias del pliego de condiciones para determinar si las partes correspondientes a las puertas automáticas que fueron reparadas mediante el contrato de mantenimiento No 04/02, estaban amparadas por la garantía de calidad a la que estaba obligado el proveedor a cumplir, evidenciando efectivamente que las partes reparadas y cambiadas corresponden a las cubiertas por la garantía de calidad.

Esta auditoria requirió a la administración de la Empresa de Transmilenio, solicitando información sobre las razones por las cuales en el referido contrato de mantenimiento se incluyó el cambio de las partes del mecanismo de apertura de las puertas eléctricas las cuales debían estar cubiertas por la garantía de calidad otorgada por el contratista IVEGAS, quien suministró las puertas a través del IDU, por Ej. Cambio de unidad de tracción, cambio de correa de tracción, reparación motor y demás elementos que hacen parte de los sistemas o paneles de control de las puertas eléctricas del Sistema de Transmilenio, señalados dentro del Manual de Operación y Mantenimiento de las puertas automáticas de Transmilenio fase 1, visible a folio 148 a 175 de la carpeta 2 de 2, el cual señala los mismos ítems incluidos en las diferentes órdenes de trabajo realizadas a través del contrato 04/02 suscrito para el mantenimiento de las puertas automáticas, lo cual demuestra que estos componentes debían estar amparados por la póliza de garantía de calidad, reparaciones que debieron de realizarse a través del proveedor (IVEGAS) y no a través del contrato de mantenimiento integral de las estaciones celebrado con MANTRANS.

En el caso de las puertas automáticas, mediante oficio 1619 del 23 de marzo /04, emanado de la Dirección de Operaciones, la empresa de Transmilenio S.A., informa que se debe tener en cuenta la cobertura y condiciones señaladas en el formato de garantía otorgada por el contratista, contenida en el Manual de Operación y Mantenimiento del Sistema de Puertas Automáticas como cobertura total contra defectos en los materiales y la manufactura y sobre daños ocasionados sobre el uso normal, entre otros, sin poderse evidenciar que el daño de los diferentes componentes de las puestas automáticas hayan sido productos de la mala calidad y demás condiciones establecidas en la garantía, al no existir constancia alguna sobre el origen del daño causado a las puertas automáticas, y que demuestre que la previsión de ítems en el contrato en mención correspondan a circunstancias ajenas a las amparadas por la garantía, eventualidad que no daría lugar a que el proveedor respondiera por dicho daño en el caso que existieran los documentos soportes que demostraran dicha situación.

No obstante lo anterior, esta auditoria requirió nuevamente al director de operaciones de Transmilenio S.A. mediante oficio radicado con el No 003052 de 30 de Marzo de 2004, el cual fue contestado según oficio No 1908 del 1 de Abril de

2004 adjuntando copia del informe de inspección y resultado efectuados por el contratista y realizada a las 1,068 puertas instaladas cuyos componentes reparados y corregidos no se encuentran incluidos los elementos o partes que fueron reparados y pagados mediante el contrato No 04/02 celebrado con MANTRANS, encontrando **un posible hallazgo fiscal** de conformidad con el artículo 6 de la ley 610 de 2000, hecho que da lugar a un posible daño al patrimonio del distrito en cuantía de $57.3 millones suma que se refleja en el anexo del No 5 del presente informe.

Observaciones:
4.4.4.4. - En este contrato, no existen soportes del pago del contrato adicional; No aparece la orden de trabajo con la cual Transmilenio S.A. ordena el servicio al contratista; No aparece constancia alguna sobre la verificación y revisión de los trabajos realizados por el contratista, según lo estipulado en el pliego de condiciones antes de elaborar la orden de pago. No hay informes del interventor sobre el avance del contrato.

- El acta de liquidación del contrato es muy simple, no llena los requisitos exigidos por la Ley 80/93, norma que establece que a la diligencia de liquidación deben comparecer el Jefe o Representante Legal de la entidad contratante, el contratista, el interventor o servidor público encargado de controlar y vigilar la ejecución del objeto contractual, con la finalidad de verificar y hacer constar la forma como fueron ejecutadas las obligaciones por las partes, tales como: fechas, cantidades, calidad, pagos efectuados. **Lo anterior conlleva a hallazgo de tipo Administrativo**

4.4.5. Contrato 024 de Febrero 28/03 - MANTRANS

Mediante Resolución No 024 del 11 de febrero del 2003, la empresa TRANSMILENIO S.A. adjudicó la Licitación Pública No. 012 del 2002 a MANTRANS, cuyo objeto es seleccionar un contratista que preste el servicio de mantenimiento integral para las estaciones que forman parte de la infraestructura del Sistema de Transmilenio, así: estaciones sencillas, intermedias de transferencia y de cabecera de las troncales. Caracas- Usme, Caracas-Tunal, Calle 80, y Autopista Norte, Eje Ambiental, Avda. Jiménez, calle13 y Américas. En dicha Licitación se excluye el mantenimiento de las puertas automáticas del Sistema de Transmilenio.

Se suscribió el contrato No.024 / 03 el día 20 de febrero del 2003 por valor de $1.020.710. La forma de pago pactada fue que TRANSMILENIO S.A. pagará al contratista hasta por el valor total del presente contrato por mes vencido dentro de los 10 días hábiles siguientes a la radicación de la respectiva factura de compraventa; el plazo del contrato es de 12 meses o hasta el agotamiento del valor pactado. Acta de iniciación: 1º de marzo del 2003. Fecha de terminación: 28 de Febrero de 2004

Observación

4.4.5.1. Dentro de los documentos del contrato, y sus pagos, no aparece la orden de trabajo con la cual Transmilenio S.A. ordena el servicio al contratista. No aparece constancia alguna sobre la verificación y revisión de los trabajos realizados por el contratista, según lo estipulado en el Pliego de Condiciones antes de elaborar la orden de pago. No hay informes del interventor sobre el avance del contrato. **Lo anterior, se constituye en hallazgo de tipo Administrativo**

4.5. PUNTO DE CONTROL A UNA PARTE DE LA ETAPA PRECONTRACTUAL DE LA LICITACIÓN PÚBLICA 05 / 2003

En la vigencia 2003, la Empresa Transmilenio S.A. modificó el Sistema de Alimentación existente en la Fase 1, el cual era de Cuencas por el de Zonas de Alimentación, y en este sentido se llevó a cabo el proceso licitatorio 05 /03.

El objeto de la Licitación 05 /03, fue la adjudicación de la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del Sistema Tansmilenio sobre las zonas de alimentación

4.5.1. Generalidades

La Licitación Pública 05 de /03, dentro de sus documentos cuenta con el "*Memorando de linformació" Proyecto de vinculación de operadores de alimentación del Sistema Transmilenio*, en el cual se contempla que el Sistema Transmilenio incluye dentro de su infraestructura: "*vías troncales, vías de alimentación y estaciones del Sistema. Las vías troncales se aprecian en el gráfico 5 y las vías de alimentación en el gráfico 6*

Gráfico No. 5
Vías Troncales Sistema

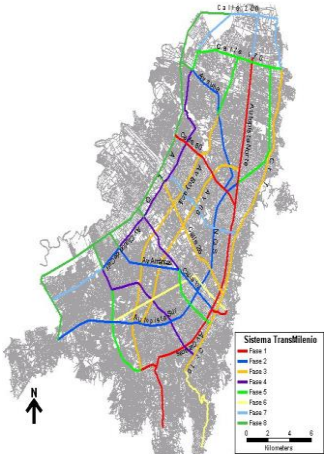
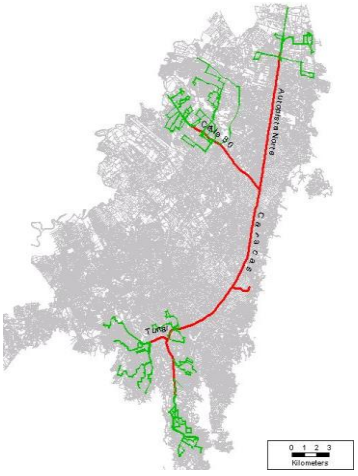


Gráfico No.6
Vías de Alimentación Fase 1



Fuente: Transmilenio S.A.

4.5.2. Descripción de las condiciones más relevantes existentes del esquema de Cuencas de Alimentación de la Fase 1

A la fecha de realización de la Licitación Pública 05/03, y del Memorando de Información (Sept. /03) la alimentación del Sistema Transmilenio se desarrolla sobre ocho puntos de alimentación.

Rutas: El memorando de Información de la Licitación 05/03, planteó que: *"La operación de las rutas de alimentación establecidas, se encuentra bajo la gestión de siete (7) empresas que fueron adjudicatarias de las licitaciones Nos. 01 de 2001, 12 de 2002, 11 de 2000, 13 de 2002, 04 de 2000, y 02 de 2001, y que dieron lugar a los siguientes contratos:*

TABLA No. 43
CONTRATOS DE ALIMENTACIÓN FASE 1

Empresa Operadora	No. y Fecha del contrato	Fecha del Acta de Inicio	Fecha de Terminación
ALNORTE	No. 031 de 28/08/01	02/02/2002	01/02/2006
URIBE-URIBE	No. 010 de 13/03/01	12/11/2001	11/11/2005
CODATERMIL CABECERA USME	No. 009 de 13/03/01	12/01/2002	11/01/2006
CODATERMIL INTERMEDIA	No. 011 de 13/03/01	06/08/2001	05/08/2005
SIDAUTO CABECERA 80	No. 061de 9/11/00	26/10/2001	25/10/2005
SIDAUTO INTERMEDIA 80	No. 062 de 9/11/00	02/08/2001	01/08/2005
ALCON	No. 030 de 22/08/01	25/05/2002	24/05/2006

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Licitación, 05 /03

La alimentación del Sistema TransMilenio de la Fase 1, se desarrolló a través de un mecanismo contractual instrumentado bajo los denominados contratos de operación, en los que se incorporan las siguientes condiciones básicas:

*Objeto: D*e los contratos de la Fase 1, consistió en: *"contratar a una empresa para prestar los servicios de transporte público terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. y su área de influencia, sobre una cuenca de alimentación determinada por TRANSMILENIO S.A."***,** *mediante una flota determinada de vehículos fijada también por TRANSMILENIO S.A. su vez, el objeto contractual establece que el contratista tiene "derecho a la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros" en la cuenca que cada contrato determina, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato"*

*Cuencas de Alimentación – Fase 1***:** El servicio de alimentación se realizaba a través de siete (7) contratos que la Empresa TransMilenio S.A. suscribió con siete empresas encargadas de realizar la prestación del servicio de alimentación en siete Cuencas de Alimentación, pertenecientes a las troncales de la Fase 1 del Sistema (Calle 80, AutoNorte, Avenida Caracas, Ramal Tunal). Estas Cuencas contaban con las correspondientes rutas para cada una de ellas, las cuales se pueden observar en el Anexo No. 6 del presente informe.

Los trazados de cada una de estas siete (7) Cuencas de Alimentación se observan en el Anexo No. 7 del presente informe. El plazo de los contratos de alimentación que se encontraban vigentes a la fecha de la Licitación 05 /93 era *de CUATRO (4) años,*

"contados a partir de la iniciación de la operación regular.

4.5.3. Evaluación a parte de la Etapa Precontractual de la Licitación Pública 005/ 03

En el análisis realizado por la Contraloría de Bogotá, encontró que mediante la Resolución No. 223 del 2 de octubre del año 2003, Transmilenio S.A. dio inicio a la apertura a la Licitación Pública 005 /03, cuyo objeto fue: "*otorgar la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del Sistema Transmilenio sobre las zonas de alimentación del sistema..."* siendo la fecha de inicio de la misma, el 3 de octubre /03 y como fecha de cierre el 24 de octubre /04.

Dentro de los documentos iniciales de la licitación, la Empresa poseía:
- Estudios de Conveniencia, conformado por:
  - Informe de Modelación de Demanda, Sistema Transmilenio Fase 1 y Fase 2 realizado por Steer Davies and Gleave
  - Documento de actualización de estudios para otorgar la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del sistema Transmilenio sobre la Cuenca de Alimentación en la Zona de las Américas
- Criterios para la creación de las zonas en el Sistema Transmilenio
- Estudios Técnicos Servicio Alimentador Sistema Transmilenio y el
- Memorando de Información

4.5.3 1. Algunos Aspectos del Sistema de Alimentación.

4.5.3.1.1. Modificación de Cuencas de Alimentación a Zonas de Alimentación.

TRANSMILENIO S.A. definió las premisas básicas que describen en forma general las características de la alimentación por zonas, cuya explicación a nivel de detalle constituye el objeto del capítulo 2 del Memorando de Información, del 17 de septiembre de 2003, así:

Descripción General: La descripción general del Sistema de Alimentación por zonas se muestra en el Anexo No.8 del presente informe, el cual comprende: esquema de vinculación del operador, zonificación del servicio, participación del operador en la generación de servicios, tipología de la flota a operar, definición del tamaño de flota a operar, propiedad de la flota, factor de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo para la vinculación de vehículos a la alimentación del Sistema, control de la operación, fases del contrato, inicio de la operación, validación del pasajero a la entrada del vehículo, remuneración del concesionario, dotación de patios y talleres, término del contrato y disposición del vehículo al término de la concesión.

Término del contrato: La duración de los contratos de alimentación en zonas de alimentación es de diez (10) años contados a partir del inicio de la operación regular, sin que ningún vehículo supere los 900.000 km.

Esquemas de transición: Transmilenio S.A. previó los siguientes esquemas de transición, partiendo de los posibles escenarios que se podían presentar en los casos en los cuales se licite y adjudique una zona en donde un operador se encontraba prestando el servicio de alimentación mediante un contrato vigente, dando origen a los siguientes escenarios:

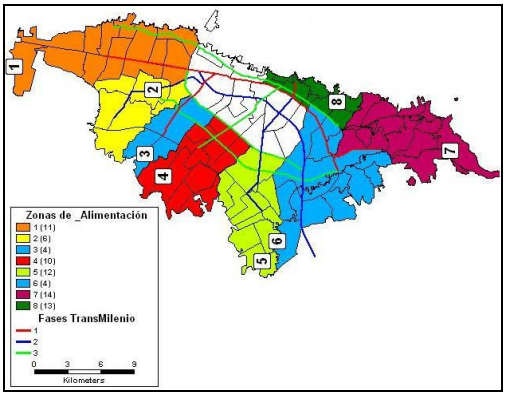
TABLA No. 44
ESCENARIOS DE TRANSICIÓN

ESCENARIOS	DESCRIPCIÓN	ESQUEMA DE TRANSICION
ESCENARIO 1	El Operador alimentador actual no se presenta a licitación del nuevo esquema de alimentación.	El operador alimentador actual continua prestando sus servicios hasta que se termine su contrato, fecha en la cual el nuevo operador inicia la ejecución del contrato adjudicado.
ESCENARIO 2	El Operador alimentador actual se presenta a la licitación del nuevo esquema de alimentación sin resultar adjudicatario de ninguna zona.	El operador alimentador actual podrá continuar prestando sus servicios de manera regular, y su vinculación contractual se mantiene sin alteración alguna
ESCENARIO 3	El Operador alimentador actual se presenta a la licitación y resulta adjudicatario de la licitación para la zona en la cual se encuentra actualmente operando.	Para poder ser adjudicatario de la licitación y suscribir un nuevo contrato, el actual operador alimentador deberá dar por terminado el contrato de operación de la alimentación que se encuentra ejecutando, sin que haya lugar a indemnización alguna para ninguna de las partes.
ESCENARIO 4	El Operador alimentador actual se presenta a la licitación y resulta adjudicatario de una zona diferente a la cual se encuentra actualmente operando.	Para poder ser adjudicatario de la licitación y suscribir un nuevo contrato, el actual operador alimentador deberá dar por terminado el contrato vigente que se encuentra ejecutando, sin que haya lugar a indemnización alguna para ninguna de las partes.

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando De Información Licitación 05 /03

En el cambio del Sistema de Alimentación existente en la Fase 1, Cuencas, al de Zonas de Alimentación, la Empresa dividió la ciudad en 8 zonas así: Zona 1- Norte; Zona 2 – Suba; Zona 3, Calle 80; Zona 4 – El Dorado; Zona 5 – Av. Américas; Zona 6 –Sur; Zona 7, Usme y Zona 8 – Cerros, las que se ilustran en la siguiente gráfica:

GRAFICA 7
MAPA DE BOGOTÁ POR ZONAS DE ALIMENTACIÓN .



Fuente: Transmilenio S.A.

De las 8 zonas de alimentación en las que se dividió la ciudad para efectos de alimentación del Sistema Transmilenio, la Empresa incluyó en la Licitación 05, seis (6) zonas, así: Zonas No. 1, 2, 3, 5,6, y 7.

4.5.3.2. Aviso de Publicación de la apertura de la Licitación

Aunque en el aviso de publicación de la apertura de licitación no se señalaron las reglas de adjudicación del contrato, este requisito fue surtido por que la Empresa realizó publicación en Internet (22 de septiembre /03) de los Pliegos de Condiciones en donde en el numeral 4.2. aparecía la asignación de puntajes, cumpliendo el numeral 6 del artículo 24 de la Ley 80 /93, referente al requisito establecido de indicar los criterios de selección**.**

4.5.3.3. Disponibilidad Presupuestal

La licitación pública 005 /03, por tratarse de licitación para otorgar en concesión la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del Sistema Transmilenio sobre las zonas de alimentación del Sistema, dada la naturaleza de los contratos, a celebrar, no requirió apropiación de partidas o disponibilidades presupuéstales.

4.5.3.4. Número de vehículos

En lo relacionado al número de buses que se requerían para cubrir la alimentación en las 6 zonas a licitar, el número propuesto en los documentos de la licitación fue adicionado en 138 buses, al pasar de 243 buses con los que se operaba la alimentación de la fase 1, (en 7 cuencas) a 381 buses para las 6 zonas a licitar.

4.5.3.5. Inclusión de Zonas que pertenecían a Cuencas de Alimentación con contratos vigentes y en ejecución.

Las seis (6) zonas, que se incluyeron en la licitación 05 /03, a cuatro (4) de ellas, pertenecían las Cuencas de Alimentación de la Fase 1 y en las cuales ya existían siete (7) contratos suscritos, vigentes y en operación, a los que les faltaba entre 21 y 31 meses para su terminación, (a la fecha de apertura de la Licitación), así: Zona 1 Norte, (Portal Auto Norte); Zona 3 Calle 80 (Portal e Intermedia Calle 80); Zona 6 Sur, (Intermedia Calle 40 y Portal Tunal) y Zona 7 Usme (Intermedia Molinos y Usme). Los Contratos de Alimentación de la Fase 1, vigentes a la fecha de la apertura de la licitación fueron:

TABLA NO. 45
RESULTADO EVALUACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CUENCAS DE ALIMENTACIÓN VIGENTES A LA LICITACIÓN 03 DE 2003

Empresa Operadora	Cuenca	No. y Fecha del contrato	Fecha del Acta de Inicio	Fecha de Terminación	Periodo Faltante para terminar Cto. (a Apertura de la Licitación 3 de octubre /03) S /n Contraloría	Periodo Faltante para terminar Cto. (a la Adjudicación Dic. 5 /03) S /n Contraloría	Zona Licita. 005 /03
ALNORTE	Portal Auto Norte	No. 031 de 28/08/01	02/02/2002	01/02/2006	27 meses, 28 días	25 meses, 27 días	Zona 1 - Norte
SIDAUTO	Cabecera Portal Calle 80	No. 061de 9/11/00	26/10/2001	25/10/2005	24 meses, 22 días	22 meses, 20 días	Zona 3 - Calle 80
SIDAUTO	Intermedia Calle 80	No. 062 de 9/11/00	02/08/2001	01/08/2005	21 meses ,28 días	19 meses ,26 días	

Empresa Operadora	Cuenca	No. y Fecha del contrato	Fecha del Acta de Inicio	Fecha de Terminación	Periodo Faltante para terminar Cto. (a Apertura de la Licitación 3 de octubre /03) S /n Contraloría	Periodo Faltante para terminar Cto. (a la Adjudicación Dic. 5 /03) S /n Contraloría	Zona Licita. 005 /03
UNIÓN TEMPORAL URIBE-URIBE	Intermedia Calle 40 Sur	No. 010 de 13/03/01	12/11/2001	11/11/2005	25 meses, 8 días	23 meses, 6 días	Zona 6 – Sur
ALCON	Portal Tunal	No. 030 de 22/08/01	25/05/2002	24/ 05/2006	31 meses , 21 días	29 meses, 19 días	
CODATERMIL	Cabecera – Portal Usme	No. 009 de 13/03/01	12/01/2002	11/01/2006	27 meses, 8 días	25 meses , 6 días	Zona 7- Usme
CODATERMIL INTERMEDIA	Intermedia Molinos	No. 011 de 13/03/01	06/08/2001	05/08/2005	22 meses, 2 días	20 meses,	

Fuente: Memorando de Información "Proyecto para la vinculación de Operadores de Alimentación al Sistema Transmilenio
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Al cierre de la licitación 05 /03 todos los Operadores de Cuencas de Alimentación de la Fase 1 que tenían contrato vigente y operando, presentaron oferta. Las características de los Operadores, con relación a la propuesta y a la zona adjudicada fue:

TABLA No. 46
CARACTERÍSTICAS DE OPERADORES DE LA FASE 1, QUE PRESENTARON OFERTA EN LA LICITACIÓN 05 DE 2003

CUENCA	OPERADOR	VEHÍCULOS	Contrato #	INICIO CONTRATO	TERMINACION CONTRATO	Presentó propuesta para zonas	Zona Adjudicada
Portal del Norte	Alnorte	31	31/28 de Agosto 2001	Feb 1/2002	Feb 1/2006	si	Norte
Portal Cll 80	Sidauto	56	61/9 de Nov 2000	Oct 25/2001	Oct 25/2005	si	Usme
Intermedia Cll 80	Sidauto	46	62/9 de Nov 2000	Ago 1/2001	Ago 1/2005	si	Usme
Cll 40 Sur	Uribe-Uribe	8	10/13 de Marzo 2001	Nov 11 /2001	Nov 11 /2005	si	Sur
Portal Tunal	Alcón	42	30/22 de Agosto 2001	May 24 /2002	May 24 /2006	si	N/A
Portal Usme	Codatermil	50	9/13 de Marzo 2001	Ene 11 /2002	Ene 11 /2006	si	N/A
Molinos	Codatermil	10	11/13 de Marzo 2001	Agos 5/2001	Agos 5/2005	si	N/A

Fuente: Transmilenio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

4.5.3.6. Resultados de la Adjudicación de la Licitación 05 /03.

Transmilenio S.A., mediante la Resolución 266 del 5 de diciembre de 2003, adjudicó seis zonas de alimentación, las cuales se muestran en la Tabla 47

4.5.3.7. Suscripción de Contratos de Concesión.

Se suscribieron los Contratos de Concesión para la "*explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del Sistema Transmilenio sobre las zonas de alimentación del sistema..."* para cada una de las 6 zonas adjudicadas con la Licitación 05 /03, el 12 de diciembre de 2003, (ver Tabla 48).

TABLA 47
RESULTADOS ADJUDICACIÓN DE LA LICITACIÓN 05 /03

ADJUCIACIÓN LICITACIÓN 05 /03			
Nuevas Zonas	**No. Vehículos**	**Adjudicatario**	**Estaciones**
ZONA 1 NORTE	35	Unión Temporal "ALNORTE FASE 2"	- Portal Auto Norte
ZONA 2 SUBA	**66**	**Unión Temporal "ALCAPITAL FASE 2"**	- Portal Suba
ZONA 3 –CALLE 80	80	Consorcio Asociado bajo la promesa de Creación de la Sociedad Futura de Transporte alimentador de Occidente TAO S.A.	- Portal Calle 80 - Intermedia Calle 80
ZONA 4 – EL DORADO	0		
ZONA 5- AMERICAS	66	Consorcio ETMA Asociado bajo la promesa de constitución de la Sociedad Futura	- Portal Américas - Intermedia Banderas
ZONA 6 – SUR	80	SI – 03 S.A.	- Portal NQS - Portal Tunal - Calle 40 Sur - Intermedia Escuela de Policía
ZONA 7: USME	54	Consorcio CITIMOVIL	- Portal Usme - Molinos
ZON 8 – CERROS	0		
	381		

Fuente: Licitación Pública 05 /03
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante Transmilenio S.A.

TABLA 48
CARACTERTISTICAS DE LA ADJUDICACIÓN

ZONA	OPERADOR	Contrato	ESTACIONES	VEHÍCULOS
Norte	Alnorte Fase 2	445/12 de Dic 2003	Portal del Norte	35
Suba	Alcapital	446/12 de Dic2003	Portal de Suba	66
Cll 80	TAO	448/12 de Dic 2003	Portal Cll 80 Intermedia Cll 80	80
Américas	ETMA	447/12 de Dic 2003	Portal Americas Intermedia Americas	66
Sur	SI 03	449/12 de Dic 2003	Cll 40 Sur Portal Tunal Portal NQS Intermedia Policia	80
Usme	Citimovil	450/12 de Dic 2003	Portal Usme Molinos	34

Fuente : Transmilenio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

4.5.3.8. Operadores de Alimentación de las Fases 3 y 4.

Teniendo en cuenta los adjudicatarios de la Licitación 05/03, los operadores de alimentación de las zonas que atenderán las estaciones de integración asociadas a las troncales del Sistema, próximas a construirse en las fases 3 y 4, serán aquellos, que en el momento en que operen estás troncales, tengan contrato vigente para la zona respectiva de acuerdo a la tabla siguiente:

TABLA 49
OPERADORES DE LAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN QUE ATENDERAN
LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LAS TRONCALES DEL SISTEMA DE LAS FASES 3 Y 4

Fase	Troncal	Operador de Alimentación
Tres	Carreras 10 y 7	Operador Zona 1 y 8
	Av.Boyacá	Operador Zona 6 y 2
	Calle 26	Operador Zona 4
Cuatro	Avenida 68	Operador Zona 6 y 1
	Calle 13	Operador Zona 4 y 5
	Av.Ciudad de Cali	Operador Zona 5 y 2
	Av. 1 de Mayo	Operador Zona 5 y 8

Fuente : Transmilenio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

4.5.3.9. Operadores de Alimentación de las Fases 5 a 8

Los operadores que resultaron adjudicados con la Concesión para prestar el servicio de alimentación en las estaciones de integración asociadas a las troncales del Sistema de las Fases 5 a 8 serán:

TABLA 50
OPERADORES DE LAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN DE LAS TRONCALES
DEL SISTEMA DE LAS FASES 5, 6, 7 y 8

Fase	Troncal	Operador de Alimentación
Cinco	NQS 2 (Cl.92-Cl.170)	Operador Zona 1
	Av.V/cencio	Operador Zona 6
	Calle 170	Operador Zona 1 y 2
	Calle 6	Operador Zona 8
Seis	CFS	Operador Zona 6
	Av.de los Cerros	Operador Zona 7
	Caracas 2	N/A
Siete	Calle 63	Operador Zona 4
	Calle 200	Operador Zona 1 y 2
	Av.Ciudad de Cali	Operador Zona 6 y 2
	Autopista Norte 2	N/A
Ocho	ALO	Operador Zona 5 y 2

Fuente : Transmilenio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

4.5.3.10 Duración de los Contratos de Concesión de zonas de Alimentación

Según lo pactado en la Cláusula 113, de los contratos, la duración de los contratos será de diez (10) años contados a partir del inicio de la operación regular. La Cláusula 115 indica, que *"se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por TransMilenio S.A. para que el concesionario inicie la operación de su flota en el Sistema Transmilenio, bajo las condiciones técnicas económicas y operacionales previstas en el presente contrato".*

La duración de los seis (6) contratos suscritos, el 12 de diciembre /03, con los Operadores de Zona de Alimentación será de 10 años pero a partir del momento en que cada operador inicie su operación regular, la cual es determinada por Transmilenio S.A.

4.5.3.11. Inicio de la Operación Regular de la prestación del servicio de Alimentación en las nuevas Zonas

Según los oficios de la Empresa Transmilenio No. 877 y 878 del 17 de febr./04, se concluye que el único Operador de Alimentación por zonas, que inicio la prestación del servicio de alimentación fue la empresa ETMA S.A. en la Zona No. 5 - Américas, el pasado 18 de febrero de 2004, con 5 buses alimentadores, [5], identificados así: No. Interno del vehículo: 5003P, 5004P, 5005P, 5001P, 5002P; Placas: SHH-698, SHM-968, SHK-474, SHC-762, SHD-823; con los certificados de vinculación: 0282, 0283, 0284, 0280, 0281 respectivamente.

4.5.3.12. Conformación de los Operadores de Alimentación [6]

Alimentadores de la Fase 1: - Cuencas de Alimentación:

En la Fase 1 existían siete Operadores de Alimentación, para siete cuencas de Alimentación así: U.T. del Norte (Portal Autonorte), SIDAUTO, (Portal Calle 80 e Intermedia Calle 80) U.T Uribe Uribe, (Intermedia Calle 40 Sur), ALCON (Portal Tunal) y Codatermil (Portal Usme e Intermedia Molinos). La conformación de cada una de las empresas que integran cada Operador de Alimentación de la Fase 1- se puede observar en el Anexo No. 9 del presente informe

A*limentadores de Zonas de Alimentación:*

En la Fase 2 de Alimentación denominado Sistema de Zonas de Alimentación, existen seis (6) Operadores de Alimentación para seis zonas, así: ALNORTE FASE 2 (zona No. 1 – Norte), ALCAPITAL FASE 1 (zona 2 – Suba), TAO S.A. (zona 3 - Calle 80), ETMA S.A. (zona 5 – Américas), SI – 03 S.A. (ZONA 6 – Sur) y Consorcio Citimóvil (zona 7 – Usme)

La conformación de cada uno de los Operadores de Alimentación por zonas (Fase 2), se aprecia en el Anexo No. 10 del presente informe.

De los cuadros de conformación de Operadores de Cuencas de Alimentación de la Fases 1 - Cuencas de Alimentación (anexo 9) y de Operadores de Alimentación Fase 2 – zonas, (Anexo 10) se puede evidenciar:

1.- Existen empresas prestadoras del servicio público urbano de transporte público colectivo que son socias de más de un operador de alimentación de la misma Fase 1, como:

[5] Oficios de Transmilenio S.A. No. 659 del 5 de febrero, 837 del 13 de febrero, 840 del 16 de febrero, 877 del 17 de febrero y 878 del 17 de febrero de 2004,
[6] Transmilenio S.A. Oficio No. 1849 del 31 de marzo/04, en respuesta a petición de la Contraloría de Bogotá mediante Oficio 2786 del 23 de marzo de 2004.

- La Cooperativa de Transportadores Unidos del Distrito Capital SantaFé de Bogotá, “COTRAUNIDOS LTDA.” Es socia en un 20% de participación en el operador de alimentación de la Fase 1 “Consorcio de Alimentadores del Tercer Milenio “CODATERMIL”, a la vez que también es socio del Operador de Alimentación “Alimentadores Consorciados ALCON” con un 16.66% de participación. (operadores de la Fase 1).

- Expreso Sur Oriente Expresur S.A., Flota Usaquén y Sociedad Universal Automotora de Transporte, son socios con un 20% de participación cada uno en el Consorcio Codatermil, a la vez que son socios con un 16.66% de participación cada uno, en ALCON. (operadores de alimentación de la Fase 1).

2.- Aparecen empresas prestadoras del servicio público urbano de transporte público colectivo que son socias tanto de Operadores de Alimentación de la Fase 1 como de Operadores de Alimentación de la Fase 2, así:

- Expreso Bogotano; Sociedad Transportadora de los Andes “Sotrandes”y Transportes Santa Lucía, son socias con un 40%, 40% y 20% respectivamente del Operador de Alimentación de la Fase 1 “Unión Temporal Uribe Uribe” y del Operador de Alimentación de la Fase 2: SI- 03 S.A. cada una con un 0.50%.

- Promotora de Transportes Universo S.C.A. y Republicana de Transportes S.A. cada una con un 16.66% son socias del Operador de Alimentación de la Fase 1 “U.T. AL NORTE” a la vez que son socias con un 33.33% y 66.66% respectivamente, en el Concesionario de Alimentación de la Fase 2 ALNORTE FASE 2.

- Transportes Panamericanos S.A.; Transportes Rápido Pensilvania S.A. y Unión Comercial de Transportadores S.A. participan cada uno con el 16.66% como socias del Operador de Alimentación de la Fase 1 U.T. AL NORTE a la vez que son socias en un 10.00%, 10.00% y 0.01% respectivamente del Operador de Alimentación de la Fase 2 ALCAPITAL.

3.- Existen Operadores de Alimentación de la Fase 1 que son socios de Operadores de Alimentación de la Fase 2.

- Unión Temporal Uribe Uribe, Operador de alimentación de la Fase 1, integrado por las empresas: Expreso Bogotano (40%), Sotraandes (40%) y Transportes Santa Lucía (20%), es socia del operador de alimentación de la Fase 2, SI – 03, con un 1.50% de participación, (0.50% por cada una de las 3 empresas).

- SIDAUTO S.A. Operador de la Fase 1, en la Cuenca de la Calle 80, es socio con un 17.50% del Operador de Alimentación de la Fase 2 CITIMOVIL.

4.5.3.13. Conformación Operadores Troncal [7]

La conformación de cada uno de los operadores troncal del Sistema (Buses Rojos) de las Fases 1 y 2 se muestra en los Anexos 12 y 13 del presente informe.

4.5.4. Observaciones de la Contraloría de Bogotá.

A continuación se presenta la descripción de aquellas situaciones que el Ente de Control Fiscal de Bogotá, considera como Observaciones, ya sean de tipo administrativo, disciplinario, fiscal o penal, con relación a lo encontrado en la Licitación Pública 05 /03, hasta el 20 de abril /04, a fin de sean tenidas en cuenta para mejorar la gestión pública de la Empresa.

4.5.4.1. Modificación al objeto Inicialmente planteado en los estudios

El Objeto del Contrato planteado inicialmente tanto en los estudios realizados por Steer Davies and Gleave, como en el documento elaborado por la Dirección de Planeación del Transporte de la Empresa Transmilenio S.A. sobre la actualización de los mismos, **fue cambiado** al pasar de: *"Otorgar la Explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano, masivo de pasajeros del sistema* ***sobre las cuencas de alimentación en la Zona de las Américas",*** *a: servicio de alimentación "****sobre las zonas de alimentación del Sistema".***

Este análisis se realizó basado en que dentro de los 411 folios que integran el Tomo I de la Licitación 005 /03, No existen los documentos relacionados con el estudio y análisis respecto de la conveniencia y oportunidad realizado para cada una de las seis (6) zonas de alimentación que fueron objeto de licitación mediante el proceso 05/03.

De otra parte, la Contraloría de Bogotá, encontró que con el Memorando No. 01-1066 Rad. 69 del 4 de abril /03, (folio 37, Tomo I de los documentos de la Licitación 05 /03 – Alimentadores), aparece el mismo objeto establecido en el estudio de conveniencia actualizado por Transmilenio S.A., es decir, se refiere *a las Cuencas de Alimentación de la zona de las Américas*, al igual que en el Reporte de Licitaciones – Entidades Estatales, de la Cámara de Comercio, fechada el 4 de Julio /03, para el período 01 05 – 03 también aparece el mismo objeto referenciado tanto en el Estudio de Conveniencia actualizado por Transmilenio S.A. como en el Memorando 01 – 1066, es decir, *solo se refiere a las Cuencas de Alimentación de la zona de las Américas.* (folio 38 Tomo I).

Se evidenció que a partir del Memorando 01-2408 No. Rad. 149 del 5 de agosto /03 (folio 40 Tomo I) y en los documentos posteriores, se indica que el objeto de la

[7] Transmilenio S.A. Oficio No. 1848 del 31 de marzo, en respuesta a petición de la Contraloría de Bogotá mediante Oficio 2786 del 23 de marzo de 2004.

licitación es: *"Otorgar la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor masivo del sistema Transmilenio sobre las zonas de alimentación del Sistema..."*

Al igual que en los siguientes documentos:

- Reporte de Licitaciones – Entidades Estatales de la Cámara de Comercio (folio 39), fechado el 8 de agosto de 2003, para el período 03 08 – 03.

- Oficio 4527 del 8 de agosto/03, (folio 41 Tomo I) con el que solicita a la Cámara de Comercio, la publicación de la licitación en el Boletín de la Cámara de Comercio con el objeto *"...para las zonas de alimentación del Sistema".*

- Memorando 01-2629 del 2 de septiembre/03 (folio 42 Tomo I); Oficio 5019 del 3 de Sep./03, (folios 45 y 46 Tomo I); Oficio 5303 del 16 de Sep./03 (folio 47 Tomo I); Reporte de Licitación – Entidades Estatales de la Cámara de Comercio del 3 de Sep./03, para el período 03 09 – 01(Folios 43 y 44 Tomo I).

- Y así sucesivamente en los documentos expedidos tanto por la Empresa TM S.A. como en los Boletines de la Cámara de Comercio, el objeto de la licitación continúa siendo *"sobre las zonas de alimentación del Sistema"* y no *sobre las cuencas de alimentación de la zona de las Américas,* que fue planteado inicialmente en el Estudio de Conveniencia actualizado por la misma Dirección de Planeación de Transporte de la Empresa.

La Contraloría de Bogotá, ante estos hechos, mediante del Oficio 31101-053, radicado en la Empresa Transmilenio S.A. bajo el No. 002786 el 23 de marzo /04, formulo a la Empresa la siguiente pregunta: *"1.Sírvase explicar, ¿Por qué el objeto contractual planteado en los estudios de conveniencia y en su actualización, fue cambiado, al pasar de "Servicio sobre las cuencas de alimentación de Zona de las Américas" a " las zonas del Sistema"?. Presente los correspondientes soportes"*

La entidad presentó respuesta mediante el Oficio No.1849 del 31 de marzo y dentro de los apartes de la misma se tiene: *"El nuevo esquema de operación para el sistema de alimentación "alimentación en zonas " conlleva mejoras sustanciales para la operación de los alimentadores y en general para el Sistema TransMilenio.*

Luego presentó un cuadro comparativo del esquema de la Fase 1 y el esquema por zonas, el cual se muestra en la tabla 51.

TABLA 51
COMPARATIVO DE ESQUEMA ALIMENTACIÓN FASE 1
Y ESQUEMA DE ZONAS ENVIADO POR TRANSMILENIO S.A. (1)

	Fase 1	Zonas
Estructura de Alimentación	Servicio asociado a una única estación de integración	Servicio asociado a un área de alimentación con una o mas estaciones de integración
Plazo	4 años	10 años
Participación accionaria	Empresas de transporte	Empresas de transporte y propietarios transportadores
Flota	Propia o arrendada	Propia
	Nueva o usada	Nueva
	Chatarrización de 1-1	Chatarrización de 3-1
	Control por valizas	Control por GPS
Pago	Por pasajero	Mixto (Pasajero y Km)

(1) Verificar Análisis realizado por la Contraloría de Bogotá a las respuestas de las preguntas 1, 7,8 y 13 en el Anexo No. 11

Fuente: Transmilenio S.A.

En la misma respuesta la Empresa continúa haciendo un recuento referente a zonas de alimentación como: estructura de alimentación; plazo; participación accionaria; flota; pago; entre otros e indica que: "*El objeto contractual planteado inicialmente sólo cubría la zona de las Américas, de esta forma los beneficios del nuevo esquema sólo cubrían una limitada porción del sistema de alimentación, generando un desbalance en la calidad y homogeneidad del Sistema, y más importante aun minimizando el impacto de los beneficios del nuevo esquema".* Expone la empresa una serie de razones tendientes a demostrar que el sistema de zonas es mejor, que el de Cuencas, pero estas razones no fueron soportadas con los correspondientes documentos que justifiquen el cambio de incluir en la Licitación no solo una zona *"Américas"* sino cinco (5) zonas más.

De otra parte, la Administración en su escrito acepta que se modificó el objeto de la licitación inicialmente planteado que era "Servicio sobre las Cuencas de Alimentación de Zona de las Américas" a " las Zonas del Sistema".

Se aclara sí que en lo referente a las respuestas presentadas por Transmilenio S.A. a las preguntas 1, 7, 8, y 13, realizada por la Contraloría de Bogotá, mediante el oficio 2786 del 23 de marzo de 2004, respondido por la Empresa mediante Oficio 1849 del 31 de marzo /04 en las cuales incluye razones referentes a que las modificaciones planteadas por la Empresa del Sistema de Alimentación por Cuencas (Fase 1) al Sistema de Alimentación por Zonas, exponiendo como razones, que la forma de alimentación por Zonas es mucho más ventajosa, no corresponde con lo establecido en los Pliegos de Condiciones de la Licitación 005/03, ni a lo establecido en las Cláusulas 7.18; 7.2, 18, 19, 20.3, 45 y 37 de los contratos de concesión suscritos con los operadores de Alimentación adjudicatarios de la Licitación 005/03, contratos No. 445, 446, 447, 448,449 y 450 del 12 de diciembre de 2003. Esta aclaración se explica en el Anexo No. 11 del presente informe y se incluye en el análisis realizado por la Contraloría de Bogotá a las respuestas a las preguntas 1, 7,8 y 13.

La Contraloría de Bogotá, en el análisis que hace a la respuesta encuentra que la misma tiende a explicar y comparar básicamente el esquema de alimentación de la Fase I, el de *"Cuencas de Alimentación"* con el de *"Zonas de Alimentación",* lo cual no corresponde concretamente a la pregunta realizada por la Contraloría de Bogotá, puesto que este Ente de Control en su pregunta no solicitó explicación del por qué se cambio la modalidad de Cuencas de Alimentación a Zonas de Alimentación, sino lo que se requería conocer era el por qué se adicionó o se cambio el objeto contractual de concesión de *"Servicio sobre las cuencas de alimentación de Zona de las Américas"* a servicio sobre *"las zonas del Sistema",* al igual que conocer los estudios de conveniencia y oportunidad que la entidad había elaborado previamente, para cada una de las otras cinco (5) zonas de alimentación que incluyó en la licitación 05 /03, diferentes de los estudios de la Zona de Alimentación de las Américas. En otras palabras, Transmilenio S.A. no entregó los estudios previos de conveniencia y oportunidad de cada una de las otras cinco (5) zonas de alimentación incluidas en la licitación 05 /03, diferentes de la Zona No. 5 - Américas, como eran los estudios para las zonas: No. 1 - Norte; No. 2 - Suba; No. 3 - Calle 80; No. 6 – Sur y la No. 7- Usme.

Igualmente, no fue posible conocer las razones en las cuales se basó Transmilenio S.A. para haber ampliado la licitación del servicio de alimentación de las *Cuencas de la Zona de las Américas* (que fue lo inicialmente establecido) a *varias zonas de alimentación del Sistema*, las cuales incluían la alimentación de las 7 Cuencas de Alimentación de la Fase 1 (Portal Auto Norte, Portal Calle 80, Intermedia Calle 80, Intermedia Calle 40 sur, Portal Tunal, Portal Usme e Intermedia Molinos) y que ya tenía 7 contratos suscritos y vigentes a la fecha de la Licitación 005 /03.

Se desconoce el estudio que justifique que los contratos suscritos para la prestación del servicio de alimentación de las Cuencas de la Fase 1, requerían de manera inmediata su terminación antes del tiempo pactado contractualmente para dar lugar a una nueva adjudicación de las zonas a las cuales ahora pertenecen dichas Cuencas de alimentación.

Tampoco se suministró a este Ente de Control, las razones para incluir en la Licitación, las nuevas Zonas de Alimentación, las que comprenden puntos de integración de troncales que no podrán entrar a operar sino después de transcurridos varios años, hasta tanto se hayan construido las correspondientes troncales.

Observación:
4.5.4.1.1. Se concluye que a pesar de que la única zona que cumplió con el requisito de realizar el estudio de conveniencia y su actualización con antelación al inicio proceso de selección del contratista fue la Zona de Alimentación de las Américas, (se realizó en el año 1999).

Sin embargo, la Licitación Pública 05 /03, finalmente se abrió a concurso para seis

(6) zonas de alimentación del Sistema (No. 1, 2, 3, 5, 6, 7), adjudicando la misma, sin existir documento técnico ni estudios de conveniencia previos que soporten el cambio de una (1) zona de alimentación la No. 5 - Las Américas- a las otras cinco (5) zonas de alimentación adicionales que se incluyeron y se adjudicaron en la Licitación (No. 1 – Norte; No 2 - Suba; No. 3 Calle 80; No. 6 - Sur; No. 7 - Usme).

Por las razones expuestas, se incumplió el requisito que cada una de las zonas a adjudicar con la Licitación 05 /03, contara con los Estudios de Conveniencia, en forma previa al proceso de selección de los contratistas.

Por lo tanto la observación comunicada a la Empresa, persiste, en el sentido de que el Objeto del Contrato planteado inicialmente tanto en los estudios realizados por Steer Davies and Gleave como en el documento de actualización de los mismos, elaborado por la Dirección de Planeación del Transporte de la Empresa Transmilenio S.A. fue cambiado al pasar de: *"Otorgar la Explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano, masivo de pasajeros del sistema sobre las cuencas de alimentación en la Zona de las Américas*", al servicio de alimentación *"sobre las zonas de alimentación del Sistema"*

Se adjudicó la licitación para seis (6) zonas de alimentación del Sistema Transmilenio soportado en estudios de conveniencia realizados para una sola de las seis (6) zonas (Zona No. 5: Américas) y no con base en el estudio realizado a cada una de las zonas que se incluyeron dentro de la Licitación No. 005 /03, (Zonas: No.1 - Norte; No. 2 - Suba; No. 3 - Calle 80; No. 6 – Sur y la No. 7- Usme). Por lo tanto, se incumplió el principio de economía en lo normado en el numeral 7 del Art. 25 de la Ley 80 de 1993, en lo referente a: "*ARTICULO 25-. Del Principio de Economía. En virtud de este Principio: ...7º. La conveniencia e inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, se analizarán e impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista ..."*

Esta situación se constituye en presunta falta disciplinaria con incidencia penal por presunta Celebración Indebida de Contratos, por trasgresión de uno de los Principios de Contratación Estatal, como es el Principio de Economía.

4.5.4.2. Permiso Ambiental

A pesar de que Transmilenio S.A. no estaba obligado a obtener la licencia ambiental, realizó los trámites correspondientes en fecha previa a la apertura de la licitación, (oficios Rad. DAMA 29481 del 1 Dic/99) cumpliendo en parte con lo establecido en el numeral 7 de l Art. 25 de la Ley 80 /93.

Observación
4.5.4.2.1. La empresa Transmilenio S.A. incumplió el requisito de incluir en los Pliegos de condiciones, en forma previa a la apertura de la licitación, los comentarios

realizados por el DAMA a los mismos, en lo pertinente a aspectos ambientales, puesto que la respuesta del DAMA fue recibida por Transmilenio S. A. el 10 de octubre /03, (Oficio No. 2003EE29150 del 7 de oct./03, radicado en Transmilenio S.A. con el No. 007116), cuando la licitación ya se había abierta, el 3 de octubre /03.

Esta situación se constituye en hallazgo de tipo Administrativo

4.5.4.3. De las seis zonas a licitar, se incluyeron y adjudicaron cuatro (4) zonas a las cuales pertenecían las Cuencas de Alimentación de la Fase 1 que tenían contratos vigentes y en ejecución.

La Empresa Transmilenio S.A. incluyó y adjudicó dentro de esta Licitación Pública 05 /03, cuatro (4) de las zonas a las cuales pertenecían las Cuencas de Alimentación de la Fase 1, en las que existían siete (7) contratos suscritos, vigentes y en operación, a los que les faltaba entre 21 y 31 meses para su terminación, así: Zona 1 Norte, (Portal Auto Norte); Zona 3 Calle 80 (Portal e Intermedia Calle 80); Zona 6 Sur, (Intermedia Calle 40 y Portal Tunal) y Zona 7 Usme (Intermedia Molinos y Usme), por lo que, previó 4 posibles escenarios de transición, los cuales se muestran en el numeral 4.5.3.1.1. y en la tabla 44, denominados escenarios de transición.

La Empresa no espero a que estuviera próximo a vencer estos contratos para proceder al correspondiente proceso licitatorio de las zonas a las que pertenecían dichas Cuencas. Los contratos vigentes a la fecha de la licitación, con Operadores de Alimentación de la Fase 1 se presentan en la Tabla No. 45.

De otra parte, los trazados de las rutas y recorridos de la operación inicial de alimentación planteados en los numerales 2.2.4.11.a 2.2.4.17 del “Memorando de Información” y los numerales 1.2.6 a 1.2.12 del “Estudio Técnico Servicio Alimentador Sistema Transmilenio” de la Licitación 05 /03, para la nueva adjudicación de las vías de las áreas de influencia correspondientes a la Primera Fase (Portal Calle 80, Intermedia Calle 80, Portal del Norte, Portal de Usme, Portal del Tunal, Intermedia Molinos e Intermedia Calle 40 Sur) al interior de las nuevas zonas (las incluidas en la Licitación 05/03) **son los mismos trazados de las rutas y recorrido de las Cuencas de Alimentación existentes para la Fase I, las cuales ya habían sido licitadas y adjudicados y con siete (7) contratos de operación vigentes.** Estos trazados se comprueban en el Anexo No. 7 del presente Informe.

Así mismo, en las Tablas 46 y 47 y en el Anexo No. 6, de este informe, se muestra el resumen de las características de los operadores de Cuencas de Alimentación de la Fase 1, al igual que las rutas con que operaba en cada una de las Cuencas de la Fase 1, al momento de la Licitación.

Para comprender el resultado de la adjudicación, integrando los Alimentadores de Cuenca, Fase 1, con los Operadores de Alimentación de las nuevas zonas

(adjudicatarios de la Licitación 05 /03), la Contraloría de Bogotá elaboró la siguiente Tabla comparativa operadores de alimentación de la Fase 1 Cuencas de Alimentación y Operadores de Alimentación de la Fase 2, Zonas de Alimentación, el cual se describe en la tabla 52

TABLA 52
CUADRO COMPARATIVO OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1 Y DE ZONAS

CONTRATOS DE ALIMENTACIÓN FASE 1 – VIGENTES A LA FECHA DE APERTURA Y ADJUDICACIÓN DE LICITACIÓN 05/03						**ZONAS DE ALIMENTACIÓN EN LAS QUE SE DIVIDIO LA CIUDAD**			
						ADJUCIACIÓN LICITACIÓN 05 /03 I			
CUENCA	**Operador Fase 1**	**Vehículos**	**No. Y Fecha del contrato**	**Fecha del Acta de Inicio**	**Fecha de Terminac.**	**Nuevas Zonas**	**No. Vehículos**	**Adjudicatario**	**Estaciones**
Portal Auto Norte	ALNORTE	31	No. 031 de 28/08/01	02/02/2002	01/02/2006	**ZONA 1 NORTE**	35	Unión Temporal "ALNORTE FASE 2"	- Portal Auto Norte
						ZONA 2 SUBA	**66**	**Unión Temporal "ALCAPITAL FASE 2"**	- Portal Suba
CABECERA Portal Calle 80	SIDAUTO	56	No. 061de 9/11/00	26/10/2001	25/10/2005	**ZONA 3 – CALLE 80**	80	Consorcio Asociado bajo la promesa de Creación de la Sociedad Futura de Transporte alimentador de Occidente TAO S.A.	- Portal Calle 80 - Intermedia Calle 80
INTERMEDIA Calle 80	SIDAUTO	46	No. 062 de 9/11/00	02/08/2001	01/08/2005				
						ZONA 4 – EL DORADO	0	Sin Licitar ni adjudicar	
						ZONA 5- AMERICAS	66	Consorcio ETMA Asociado bajo la promesa de constitución de la Sociedad Futura	- Portal Américas - Intermedia Banderas
INTERMEDIA Calle 40 Sur	UNIÓN TEMPORAL URIBE URIBE	8	No. 010 de 13/03/01	12/11/2001	11/11/2005	**ZONA 6 – SUR**	80	SI – 03 S.A.	- Portal NQS - Portal Tunal - Calle 40 Sur - Intermedia Escuela de Policía
Portal Tunal	ALCON	42	No. 030 de 22/08/01	25/05/2002	24/05/2006				
USME	CODATERMIL	50	No. 009 de 13/03/01	12/01/2002	11/01/2006	**ZONA 7: USME**	54	Consorcio CITIMOVIL	- Portal Usme - Molinos
Intermedia Molinos	CODATERMIL	10	No. 011 de 13/03/01	06/08/2001	05/08/2005				
						ZON 8 – CERROS	0	Sin Licitar no Adjudicar	
		243					381		

Fuente Respuesta presentada por Transmilenio S.A. mediante Oficio 1849 del 31 de marzo /04 y documentos de la Licitación 05 /03, Resolución de Adjudicación,
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Ante la falta de claridad sobre este aspecto, la Contraloría de Bogotá, mediante oficio 31101-053 radicado en la empresa Transmilenio S.A. bajo el No. 2786 del 23 de marzo /04, le solicitó a la Empresa con las preguntas No. 4, 5 y 6, indicara cuáles son los casos en que el operador de la Cuenca de Alimentación, de la Fase 1, continuaba prestando el servicio hasta la terminación de los contratos que ya estaban suscritos a la fecha de la licitación. Cuáles son los operadores que son adjudicatarios de la licitación 05 /03, en la misma zona de la cuenca que operaba, y Cuáles son los operadores que son adjudicatarios de zona diferente de la cuenca que operaban.

Del análisis a las respuestas presentadas por la Administración, a estas preguntas, mediante oficio 1849 del 31 de marzo /04, se concluyó que los operadores de alimentación de la Fase 1, que licitaron para alguna de las nuevas zonas de alimentación, por intermedio de nuevas sociedades; dos (2) operadores, Codatermil y Alcón, no resultaron adjudicatarios de ninguna zona, por lo tanto continúan con su contrato actual, hasta su terminación (Contratos No. 009 /02, hasta el 11 de enero /06; No. 11/01, hasta el 6 agosto /05; y No. 030 /01, hasta el 24 Mayo /06- respectivamente).

TABLA 53

OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1 QUE CONTIÚAN CON EL CONTRATO ACTUAL HASTA SU TERMINACIÓN

Zona	Cuenca	Operador Fase 1	Operador Zonas
Sur	Portal Tunal	Alcon	Si03
Usme	Molinos	Codatermil	Citimovil
	Portal Usme	Codatermil	Citimovil

Fuente: Información de TransMilenio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

La Contraloría de Bogotá, realizó el análisis a los escenarios de transición concluyendo que en las zonas a que pertenecen las Cuencas a cargo de Alcón (Sur) y Codatermil (Usme) el servicio de alimentación continuará siendo prestando por éstos operadores, hasta la terminación de los contratos y el nuevo operador de alimentación de cada una de estas zonas que resultó adjudicado para cada una de estas zonas, (con la Licitación 05 /03) entrará a prestar el servicio cuando estos operadores de la fase 1, hubieren terminado su contrato, es decir que los nuevos operadores de la Zona 6 – Sur (SI – 03 S.A.) y de la Zona 7 – Usme (Consorcio Citimóvil) no podrán iniciar la ejecución de sus contratos de concesión hasta después del 25 de mayo /06 (en el caso de SI – 03 en la zona Sur) y del 12 de enero /06 (en el caso de CITIMÓVIL en la zona 7, Usme).

Se concluyó que los operadores de Cuencas de Alimentación de la Fase I que son adjudicatarios de la zona a que pertenece la Cuenca que operaba en la fase 1 y que **continuarán en la misma zona que incluye la Cuenca que operaban son: "ALNORTE Fase 2" (zona 2- Norte) y Si- 03 S.A. (Zona 6 – Sur).** Es decir, que continúan operando en la misma zona, en que operaba la cuenca de la fase 1, pero debieron dar por terminado el contrato suscrito para esa Cuenca y poder así, suscribir el nuevo contrato de la zona adjudicada en el proceso de la Licitación 05 /03.

TABLA 54

OPERADORES DE LA FASE 1 QUE CONTIÚAN PRESTANDO EL SERVICIO EN LA ZONA

Zona	Cuenca	Operador Fase 1	Operador Zonas
Norte	Autonorte	Alnorte	Alnorte Fase 2
Sur	Calle 40 Sur	Uribe y Uribe	SI03

Fuente: Información de TransMilenio S.A., Oficio 1849 del 31 de marzo /04.

El documento denominado “Estudio Técnico Alimentador Sistema Transmilenio” realizado por Transmilenio S.A., muestra, a nivel general lo pertinente al Sistema de Alimentación, enfatizando en la Alimentación por Zonas. Pero NO incluye a nivel individual un estudio de cada una de las cuatro (4) zonas a que pertenecían las Cuencas de Alimentación de la fase 1, (Zona 1 – Norte; 3 – Calle 80; 6- Sur y 7 – Usme) que se incluyeron en la licitación 05/03.

El Ente de Control, solicitó información y explicación sobre esta situación a la Empresa mediante Oficio 31101-053, radicado en Transmilenio S.A. bajo el No. 2786 del 23 de marzo el cual se respondió con el Oficio 1849 del 31 de marzo, realizado en la pregunta No. 7.

La Contraloría de Bogotá, realizó el análisis a dicha respuesta presentada y concluyó que al igual que lo sucedido con la respuesta a la pregunta No. 1, la Empresa Transmilenio S.A. se centra en explicar y comparar básicamente el esquema de alimentación de la Fase I, que era el de **Cuencas de Alimentación** con el de **Zonas de Alimentación,** apartándose del contexto general expuesto antes de formular la pregunta por parte del Organismo de Control, como fue el hecho que los trazados de las rutas y recorridos de la operación inicial de alimentación que plantea el “Memorando de Información” (de la Licitación 005 /03), para la nueva adjudicación de las vías de las áreas de influencia correspondientes a la Primera Fase (Portal Calle 80, Intermedia Calle 80, Portal del Norte, Portal de Usme, Portal del Tunal, Intermedia Molinos e Intermedia Calle 40 Sur) **eran los mismos trazados de las rutas y recorrido de las Cuencas de Alimentación que existían para la Fase I,** las cuales ya habían sido licitadas y adjudicados y con siete (7) contratos de operación vigentes, indicando que la entidad no respondió lo solicitado en la pregunta 7.

Igualmente, el análisis de la respuesta, muestra que la Administración, expuso algunas razones tendientes a explicar que el esquema de alimentación por zonas es mejor, que el de cuencas, aduciendo ventajas en la estructura de alimentación, en el plazo, en la participación accionaria, en flota y en la forma de pago (indicando que es inferior el precio por pasajero en el esquema de zonas - $291.41 que en el esquema de cuencas - $353.81), pero no presenta los estudios técnicos ni económicos que corroboraran esas exposiciones. De otra parte, Transmilenio S.A. no expresó ni sustentó las razones que tuvo la empresa para no haber dejado, para licitar y adjudicar, en fecha cercana al vencimiento de los correspondientes contratos, el cual sería entre 21 y 31 meses más tarde. Por lo tanto, la pregunta se resolvió en forma parcial, solamente en el sentido de plantear algunas razones de tipo técnico y económico las cuales NO fueron soportadas con los estudios técnicos correspondientes a pesar de haber sido solicitados por la Contraloría en el Oficio referenciado (No. 2786 del 23 de marzo /04).

Observación

4.5.4.3.1. La empresa Transmilenio S.A. no realizó estudio técnico en el que se demuestre la NECESIDAD INMINENTE para el Sistema de dar por terminado DE MANERA INMEDIATA, los siete (7) contratos de Cuencas de Alimentación de la Fase 1, que se encontraban en ejecución, y a los cuales (a la fecha de licitación) les faltaba entre 21 y 31 meses para su terminación; en el cual se demostrara que ameritaba la terminación de los mismos y la inclusión en la nueva licitación. Por lo tanto, se incumplió el principio de economía en lo normado en el numeral 7 del Art. 25 de la Ley 80 de 1993, en lo referente a: "*ARTICULO 25-. Del Principio de Economía. En virtud de este Principio: ...7º. La conveniencia e inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, se analizarán e impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista ...*" **Esta situación se constituye en presunta falta disciplinaria con** incidencia penal por **presunta Celebración Indebida de Contratos**, por trasgresión de uno de los Principios de Contratación Estatal, como es el Principio de Economía.

4.5.4.4. Desconocimiento de la fecha de inicio de operación regular de cinco (5) operadores de alimentación de las nuevas zonas de alimentación.

En el mismo oficio 31101-053 del 23 de marzo de 2004, radicado en la Empresa Transmilenio S.A., bajo el No. 2786, la Contraloría de Bogotá, solicitó a la Empresa que indicara la fecha exacta en que se dieron por terminado los cuatro (4) contratos suscritos en la fase 1, de los operadores que continuarán prestando el servicio de alimentación en las nuevas zonas de alimentación, (por la Licitación 005 /03), ya sea porque son adjudicatarios de la misma zona en la cual se incluye la Cuenca que operaba en la Fase 1, o por que continúa en otra zona diferente a la que pertenece la cuenca que operaba en la Fase 1.

Así mismo, se solicitó a la empresa que indicara la fecha exacta en que el Operador de Alimentación de cada zona, iniciará la prestación del servicio en cada una de las zonas adjudicadas, en la Licitación 05 /03, así como el número de buses y nombre de las rutas, con que se operará cada zona. Pero la entidad NO SUMINISTRÓ esta información y lo que indicó fue: *"TRANSMILENIO S.A. está estudiando el mejor plan de transición para la incorporación de los nuevos operadores de alimentación y aun no ha determinado la fecha exacta de inicio de los nuevos operadores".* Igualmente, mediante el Oficio 2786 del 23 de marzo /04, la Contraloría de Bogotá, solicitó a Transmilenio, S.A. mediante las preguntas 9 y 10 , explicara: *¿Por qué de las 8 zonas de alimentación en las que se dividió la ciudad, se habían adjudicado seis (6) de ellas si solo la zona 5, Av. Américas, era la próxima a entrar a operar?. ¿Por qué se adjudicaron las zonas 1, 3, 6 y 7 cuando en estas zonas, ya se tenían contratos vigentes para la prestación del servicio en las Cuencas de Alimentación, pertenecientes a esas zonas?. ¿Por qué razón se volvían a incluir en la licitación las zonas a las que pertenecían dichas Cuencas?*. Se solicitó presentaran las justificaciones técnicas, económicas u otras existentes, en las que se había basado Transmilenio S.A.

En la pregunta No. 10 se le solicitó explicar ¿*Por qué se adjudicaron aquellas zonas que integraban troncales que aún no se ha contratado siquiera la construcción de las correspondientes troncales?.* Se solicitó anexaran los documentos soportes.

Del análisis realizado a la respuesta dada a la pregunta 9, se concluye que la misma se apartó del contexto general en que ella fue planteada por la Contraloría, como fue lo referente a que los estudios, diseños y proyectos requeridos, debían ser con la debida antelación al proceso; pero sin que dichos estudios excedieran en el tiempo, es decir, que no correspondieran a 8 o 10 años atrás, sino que ellos debían ser recientes. Partiendo de los siguientes hechos: 1) Que solo la Zona 5 – Av. Américas era la que incluía una troncal próxima en entrar a operar y por lo tanto su alimentación, y 2) que las zonas 1, 3, 6 y 7 ya tenían contratos vigentes para la prestación del servicio en sus Cuencas de Alimentación, (de troncales del Sistema) que estaban operando.

Se requería conocer concretamente por qué se adjudicaron seis (6) zonas, cuando solo una (1) zona era la que entraría próximamente a operar (No.5 Américas) y cuatro de ellas ya contaban con contratos para la prestación del servicio, los cuales estaban vigentes, y faltándole entre 21 y 31 meses para su terminación y se contaba con la prestación del servicio de alimentación en forma continua y permanente, por cuanto los contratos estaban vigentes y en ejecución. Pero la respuesta presentada por Transmilenio S.A. no fue clara ni precisa. Además de no presentar los correspondientes soportes que justificaran dicha actuación.

En el análisis realizado por la Contraloría de Bogotá, a esta respuesta, se observa que la misma, no es clara, por cuanto ella se refería a conocer por qué se adjudicó la prestación del servicio de alimentación en aquellas zonas en las cuales la construcción de las correspondientes troncales no se ha contratado aún. Pero la Administración hace mención de aquellas troncales que ya están implementadas y operando, por corresponder a la Fase 1, por lo que la prestación del servicio de alimentación ya estaba siendo prestado por los operadores de dicha Fase, como sucedía con las Cuencas de Alimentación, Fase 1 del Sistema (Troncal Calle 80, Troncal Autopista Norte y Troncal Caracas con el ramal del Eje Ambiental y el ramal del Tunal).

Así mismo, la Empresa hizo referencia a aquellas troncales de la Fase 2, Américas-Calle 13, NQS y Suba) de las cuales una troncal ya inició su operación (Troncal Américas-Calle 13) y por ende se debió iniciar la prestación del servicio de alimentación, y a las dos (2) troncales restantes de esta segunda fase, ya fue contrata su construcción, las que entrarán a operar entre marzo y julio de 2005, (NQS inició su construcción en Noviembre 2003 y la de T Suba en Enero de 2004), por lo que la prestación del servicio de alimentación asociado a esas troncales se realizará una vez estuvieran implementadas sus troncales, esperándose que la Fase 2, se encuentre implementada entre marzo y julio de 2005, es decir que el inicio de la prestación del servicio de alimentación será aproximadamente un (1) año y medio después de la fecha en que se adjudicó dicha licitación (Diciembre 5 /03).

Pero lo referente a las razones en que se basó la Empresa, para haber adjudicado la prestación del servicio de alimentación en aquellas zonas que incluyeron troncales en

las cuales su construcción está sin contratar aún, (Troncales correspondientes a las Fases 3 a la 8, las cuales se implementarán entre los años 2007 a 2031) NO FUE RESUELTA POR PARTE DE LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A., por lo que se desconoce la fecha exacta en la cual entrarán a operar las nuevas troncales de las Fases 3 a 8, y aún más se desconoce cuando se iniciará la prestación del servicio de alimentación en dichas troncales; tal es el caso de los operadores de alimentación de las zonas: No. 1- Norte; No. 2 -Suba; No. 3 – Calle 80; No. 6 – Sur y No. 7 – Usme, en los cuales aunque se programó una posible fecha para la implementación de las troncales de fases 3 a 8, se desconoce cuando serán construidas las troncales de las fases 3 a 8 que tengan su punto de integración en dichas zonas.

Por qué lo referente a las zonas que tienen puntos de integración de las troncales de la fase1 (Autonorte, Calle 80, Caracas, Ramal Tunal y cabecera Usme) ya tenían suscrito y en ejecución contratos para la prestación del servicio en el Sistema de Cuencas, a los cuales les faltaba entre 21 y 31 meses para su terminación (a la fecha de adjudicación de la licitación – Dic. 5 /03)

Lo anterior, presuntamente podría conllevar a problemas de tipo económico, técnico, o a otro tipo de inconveniente, durante la ejecución de los contratos en dichas zonas, por cuanto existe incertidumbre de la fecha de entrada en operación de las troncales de las Fases 3 a 8. Pese a lo anterior, la Empresa Transmilenio S.A. adjudicó la concesión para la prestación del servicio de alimentador y celebró los correspondientes contratos.

La Empresa Transmilenio S.A. solo conoce la fecha de iniciación de la operación regular de la Empresa ETMA (18 de Febrero /04) Operador de Alimentación de la Zona 5 – Américas quien es la empresa ETMA (18 de febrero de 2004) . Pero aún desconoce la fecha exacta en que se iniciará la prestación del servicio de alimentación para las Troncales del Sistema Transmilenio que están en proceso de construcción y desconoce más la fecha exacta en que se iniciarán la prestación del servicio de alimentación los operadores de las zonas a que pertenezcan los puntos de integración de las troncales próximas a construirse.

Igualmente la Contraloría de Bogotá, solicitó a la Empresa, que indicara en la respuesta a la pregunta No. 8, las razones en las cuales se basó para no haber realizado el proceso licitatorio solo para la Zona de Alimentación No. 5 - Américas, siendo que, era lo planteado en los estudios de conveniencia y en su actualización, además, de ser la zona que no contaba con servicio de alimentación adjudicado, y que correspondía a la troncal de la Fase II próxima en ser implementada (entre Nov., y Dic. /03), así mismo se le pidió presentara los soportes correspondientes, pero la entidad, no presentó una respuesta concreta, se limitó a decir que se remitía a las respuestas de las preguntas 1 y 7.

Los Operadores de Alimentación que prestan el servicio según las estaciones de integración de las Troncales de las Fases 1 y 2, y los que lo prestarán en las dos

troncales de la Fase 2, que no se han implementado (NQS y Suba), se observan en la Tabla No. 55

TABLA 55
OPERADORES DE ALIMENTACIÓN EN LAS ZONAS DE LAS TRONCALES FASES 1 Y 2

No. ZONA	ZONA	ESTACIONES	OPERADOR	CONTRATO	FECHA DE INICIO OPERACIÓN	FECHA DE TERMINACIÓN CONTRATO
	Norte		Al NORTE *	031 /28 Agosto 2001 *	2 febrero /02,	4 Nov /03
1		Portal del Norte	ALNORTE FASE 2	445 / 12 Dic 2003	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, se desconoce su terminación
2	Suba	Portal de Suba	ALCAPITAL	446 / 12 Dic 2003		
3	Calle 80	Portal Calle 80	Sidauto **	061 / 9 Nov 2000 **	26 oct,/01	5 Nov. /03
		Intermedia Calle 80	Sidauto	062/ 9 Nov 2000**	2 Agosto /01	
		Portal Calle 80	TAO	448 / 12 Dic 2003	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, se desconoce su terminación
		Intermedia Calle 80				
4	El Dorado		SIN LICITAR	Y SIN ADJUDICAR		
5	Américas	Portal Américas	ETMA	447 / 12 Dic 2003	8 Nov- / 03	Nov- /13
		Intermedia Américas				
6	Sur	Portal Tunal	ALCON ***	030 / 22 Mayo 2001	12 Dic. / 01	
		Intermedia Calle 40 Sur	Unión Temporal Rafael Uribe Uribe *	010 del 13 Marzo 2001 *	12 Nov. /01	1 Nov. /03
		Calle 40 Sur	SI - 03	449 / 12 Dic 2003	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, se desconoce su terminación
		Portal NQS				
		Intermedia Policía				
7	USME	Portal Usme	Codatermil ***	09 del 13 Marzo de 2001	12 Enero 2002	11 de enero de 2006
		Intermedia Molinos	Codatermil ***	11 del 13 Marzo de 2001	6 Agosto 2001	5 Agosto 2005
		Portal Usme	Citimóvil	450 / 12 Dic 2003	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, se desconoce su terminación
8	Los Cerros		SIN LICITAR	Y SIN ADJUDICAR		

* Debe dar por terminado el contrato de alimentación de la Cuenca de la fase 1 que estaba operando para poder suscribir el nuevo Contrato en la Zona que operaba para la cual resulto adjudicatario en la licitación 005 /03

** Debe dar por terminado el Contrato de alimentación de la Cuenca de la fase 1 que estaba operando para poder suscribir el nuevo contrato en otra zona diferente a la que estaba operando (Sidauto hace parte del Nuevo operador de la zona 7 Usme – Citimóvil)

*** Continúa prestando el servicio de alimentación en las condiciones del contrato que está operando hasta el vencimiento del mismo

Fuente: Transmilenio S.A., Memorando Informativo y demás documentos de la Licitación 05 /03 e información suministrada por la Empresa durante el desarrollo del proceso auditor
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Los operadores de alimentación que atenderán la prestación del servicio en las estaciones de integración asociadas a las troncales de la Fase 3 y 4, que en el

momento en que operen dichas troncales, tengan contrato vigente para la zona respectiva, serán:

TABLA 56
OPERADORES DE ALIMENTACIÓN EN LAS ZONAS DE LAS TRONCALES FASES 3 Y 4

FASE	TRONCAL	ZONA DE LA TRONCAL	OPERADOR DE ALIMENTACIÓN	NOMBRE OPERADOR ALIMENTACIÓN	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Años) *	FECHA DE INICIO OPERACIÓN	FECHA DE TERMINACIÓN CONTRATO
TRES	Carrera 10 y 7	1: Norte 8: Cerros	Operador de la Zona 1 y 8	1: ALNORTE FASE 2 8: Sin Adjudicar	2007-2009	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, por cuanto no se ha contratado la contrucción de la troncal, se desconoce su terminación
	Av. Boyacá	6: Sur 2: Suba	Operador de la Zona 6 y 2	6: SI – 03 2: ALCAPITAL			
	Calle 26	4: El Dorado	Operador zona 4	4: Sin Adjudicar			
CUATRO	Av. 68	6: Sur 1: Norte	Operarador Zona 6 y 1	6: SI – 03 1: ALNORTE FASE 2	2009-2015		
	Calle 13	4: El Dorado 5: Américas	Operador Zona 4 y 5	4: Sin Adjudicar 5: ETMA			
	Av. Ciudad de Cali	5: Américas 2: Suba	Operador Zona 5 y 2	5: ETMA 2: ALCAPITAL			
	Av. 1 de Mayo	5: Américas 8: Cerros	Operador 5 y 8	5: ETMA 8: Sin Adjudicar			

*Transmilenio S.A., Dirección de Operaciones, Oficio de TM S.A. No. 1105 del 1 mazo/ 04

Fuente: Transmilenio S.A., Memorando Informativo y demás documentos de la Licitación 05 /03 e información suministrada por la Empresa durante el desarrollo del proceso auditor
Elaboro: Grupo de Auditoria, **de la Contraloría de Bogotá,** ante la Empresa Transmilenio S.A.

TABLA 57
OPERADORES DE ALIMENTACIÓN EN LAS ZONAS DE LAS TRONCALES FASES 5 A 8

FASE	TRONCAL	ZONA DE LA TRONCAL	OPERADOR DE ALIMENTACIÓN	NOMBRE OPERADOR ALIMENTACIÓN	PERIODO DE IMPLANTACIÓN (Años) *	FECHA DE INICIO OPERACIÓN	FECHA DE TERMINACIÓN CONTRATO
CINCO	NQS 2 (Cl 92 Cra. 7)	1: Norte	Operador de la Zona 1	1: ALNORTE FASE 2	2016-2019	El contrato indica: Se considera iniciada la etapa de operación regular a partir de la fecha que haya sido determinada por Transmilenio S.A. A marzo /04 la Empresa no ha determinado la fecha de inicio	El contrato establece: Diez (10) años a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación regular que determine Transmilenio Como no se ha determinadi por TM S.A. la fecha de inicio, por cuanto no se ha contratado la contrucción de la troncal, se desconoce su terminación
	Av. Villavicencio	6: Sur	Operador de la Zona 6	6: SI – 03			
	Calle 170	1: Norte 2: Suba	Operador zona 1 y 2	1: ALNORTE FASE 2 2: ALCAPITAL FASE 2			
	Calle 6	8: Cerros	Operador de la zona 8	8: Sin Adjudicar			
SEIS	CFS	6: Sur	Operarador Zona 6	6: SI – 03	2020-2023		
	AV. Cerros	': Usme	Operador Zona 7	7: Citimóvil			
	CARACAS 2		N/A				
SIETE	Calle 63	4: El Dorado	Operador 4	4: Sin Adjudicar	2024-2027		
	Calle 200	1: Norte 2: Suba	Operador Zona 1 y 2	1: ALNORTE FASE 2 2: ALCAPITAL FASE 2			
	Av. Ciudad de Cali	6: Sur 2: Suba	Operador Zona 6 y 2	6: SI – 03 2: ALCAPITAL FASE 2			
	Autopista Norte		N/A				
OCHO	ALO	5: Américas 2: Suba	Operador zona 5 y 2	5: ETMA 2: ALCAPITAL Fase 2	2028-2031		

***Transmilenio S.A., Dirección de Operaciones,** Oficio de TM S.A. No. 1105 del 1 mazo/ 04

Fuente: Transmilenio S.A., Memorando Informativo y demás documentos de la Licitación 05 /03 e información suministrada por la Empresa durante el desarrollo del proceso auditor

Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Observación

4.5.4.4.1. En análisis anterior, demuestra que Transmilenio S.A. incluyó en la licitación y adjudicó la concesión del servicio de alimentación, para zonas de las cuales no se podía conocer la fecha exacta en que los operadores de alimentación iniciarían la prestación del servicio de alimentación en esas zonas, hasta tanto no se hubiere iniciado la prestación del servicio troncal, correspondiente al punto de integración de cada troncal, por cuanto, ni siquiera se habían adjudicado los contratos para la construcción de las troncales, cuando debió abrir la licitación y adjudicar la concesión de la prestación del servicio público de Alimentación del Sistema, solo para la Zona No. 5 - Américas, que era la próxima en entrar en operación.

El proceso licitatorio para la Concesión de la prestación del servicio de alimentación en cada una de las zonas que fueron adjudicadas (excepto No. 5 - Américas) con la licitación 005 /03, no contó con los estudios de conveniencia y oportunidad para cada una de las zonas de alimentación a que pertenecen las troncales del sistema que no se han construido y que requerirán la prestación del servicio de Alimentación en la fecha en que estas entren a operar, así como tampoco contó con los estudios que demuestren la necesidad de terminar los contratos de alimentación de la fase 1 que estaban ejecutándose a la fecha de apertura de la licitación.

La Empresa Transmilenio S.A., procedió a incluir en la licitación 05/03, y adjudicar la prestación del servicio de alimentación en aquellas zonas que incorporaran troncales que aún no han sido construidas, ni contratada su construcción, por lo que no se podrá iniciar la ejecución de los contratos de concesión de alimentación en esas zonas en forma inmediata, hasta tanto no se hubiere**: 1)** de un lado, terminado los contratos de aquellos operadores de alimentación de las cuencas de la fase 1 que continúan ejecutando el contrato hasta su terminación aproximadamente hacia el año 2006 y **2)** de otro lado, hasta que no se entregue construidas las troncales NQS y Suba que será aproximadamente un (1) año y medio después de la adjudicación de la licitación, y **3)** por último, hasta que no se hubieren construido las nuevas troncales del Sistema, de las fases 3, 4 y subsiguientes e iniciado su operación troncal.

Pese a lo anterior, desde ya, se conoce cuáles serán los operadores de alimentación que prestarán el servicio en cada una de las zonas que incluyen puntos de integración de troncales a construirse en: 4 a 6 años – Fase 3 (2007 a 2009); en 6 a 12 años – Fase 4 (2009 a 2015); en 13 a 16 años -Fase 5- (2016 a 2019); en 17 a 20 años – Fase 6; (2020 a 2023); en 21 a 24 años Fase 7 (2024 a 2027); y en 28 años -Fase 8 (2031), en virtud a que si en el momento en que inicie la operación cada una de dichas troncales, y si los operadores de alimentación, tienen contrato vigente para la respectiva zona, será el operador de cada una de las zonas de alimentación adjudicados en la Licitación 05/03, quien prestará el servicio de alimentación en la zona a que corresponda el punto de integración de dicha troncal, aunque el contrato se hubieren pactado con una duración a de 10 años, puesto que los diez (10) años, se contabilizarán a partir del inicio de la

operación regular, fecha que será determinada por Transmilenio S.A., pero que aún la misma Empresa desconoce. (ver Tablas No. 49, 50, 56, 57 y 58)

Se incurrió en trasgresión del Principio de Economía, específicamente en el numeral 4 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, que dice: "*25. Del principio de Economía. En virtud de este principio: ... 4. Los trámites se adelantarán con austeridad de tiempos, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y retardos en la ejecución del contrato..*"

Esta situación se constituye en presunta falta disciplinaria con incidencia penal por presunta Celebración Indebida de Contratos, por trasgresión de uno de los Principios de Contratación Estatal, como es el Principio de Economía.

4.5.4.5. Incumplimiento del Inicio de la Operación en la zona de alimentación adjudicada

Los operadores de alimentación de la Fase 1, que presentaron propuesta para la licitación por intermedio de otras empresas y resultaron adjudicatarios en la Licitación 05 /03, en cumplimiento de los escenarios de transición 3 y 4 (Ver Tabla 44) dieron por terminados sus contratos de alimentación de la fase 1 para suscribir los nuevos, el 12 de diciembre /03, los cuales fueron:

U.T. ALNORTE, con el Contrato 031 /01, inició operaciones en la Cuenca Portal Autonorte, el 2 de febrero /02, se terminación estaba para el 1 de febrero /06, pero dio por terminado el mismo, el 4 de noviembre /03, con el lleno y firma del Anexo 3 de la Pro forma 1 en cumplimiento de lo establecido en los escenarios de transición.

Unión Temporal Uribe Uribe, con el Contrato 010 /01, inició operaciones en la Cuenca Intermedia Calle 40 Sur, el 12 de noviembre /01 y su terminación estaba pactaba para el 11 de noviembre /05, se terminó el 1 de noviembre /03 con la suscripción del Anexo 3 de la Pro forma 1, según lo establecido en la Licitación 05 /03.

SIDAUTO S.A. con los contratos 061 y 062 de 2000, inició operaciones en las Cuencas Portal Calle 80 e Intermedia Calle 80, el 26 de octubre /01 y el 2 de agosto /01 respectivamente, estando pactada su terminación para el 25 de octubre /05 y el 1 de agosto /05, dándose por terminados los dos contratos el 5 de noviembre /03, dando cumplimiento a la suscripción del Anexo 3 de la Pro forma 1, según lo establecido en la Licitación 05 /03.

Estos tres (3) los contratistas de operación en cuatro (4) Cuencas de Alimentación de la Fase 1, adjudicatarios en tres de las nuevas zonas (Norte, Sur y Usme) suscribieron los nuevos contratos de Concesión de Alimentación por Zonas, el 12 de Diciembre /03, así: Contratos No. 445: ALNORTE - FASE 2 (Zona 1 – Norte), 449: SI -03 (zona 6 – Sur) y 450 Consorcio Citimóvil (Zona 7 – Usme).

Observación
4.6.4.5.1. A la fecha de la ejecución de la presente auditoría, (marzo /04) los 3 contratistas de alimentación de la Fase 1, (U.T. ALNORTE, Unión Temporal Rafael Uribe Uribe y Sidauto) aún continúan prestando el servicio de alimentación en la Cuenca de Alimentación de la Fase 1 para la cual tenían contrato, pero que fue terminado en noviembre /03; sin iniciar la ejecución de los nuevos contratos de concesión para alimentadores de zonas, (No. 445, 449, y 450/03) de las nuevas empresas de los cuales ellos hacen parte.

Es decir, que los Concesionarios ALNORTE FASE 2; (zona 1 – Norte) TAO S.A. (Zona 3 -Calle 80) ; SI-03 S.A. (zona 6 – Sur) y Consorcio Citimóvil, (zona 7 – Usme) a pesar de haber suscrito los contratos de concesión el 12 de diciembre /03, a la fecha del proceso auditor (marzo /04, no han iniciado la ejecución de los contratos.

El único operador de zona de alimentación que ya inició la operación fue la empresa ETMA S.A. Operador de Alimentación de la fase 5 – Américas. el pasado 18 de febrero /04. El Operador ALCAPITAL FASE 2, Operador de la Zona 2 – Suba,(Portal Suba), deberá iniciar operación una vez este implementada la Troncal Suba.

La situación anterior, se ha presentado, en virtud a que la Empresa Transmilenio S.A. no ha determinado el Programa de Transición que se implantará con el fin de realizar el empalme entre el contrato de operación de Cuenca de Alimentación de la Fase 1 y el contrato de concesión resultante del proceso de selección de la Licitación Pública 05 /03, por zonas de alimentación.

Estos hechos corroboran una vez más que la Empresa Transmilenio S.A. al incluir y adjudicar con la licitación 05 /93, zonas en las cuales no se podría iniciar la ejecución del contrato en fecha cercana a su adjudicación, conllevará a retardo en el inicio de la ejecución de los contratos, máxime si se tiene en cuenta que los operadores de Zonas de Alimentación, **no podrán iniciar la ejecución del contrato en la zona adjudicada hasta tanto:**

1) No se hubieren terminado los contratos de Operación de Alimentación de los dos (2) Operadores de la Fase 1 (Alcón y Codatermil) que continuarán con la ejecución de su contrato hasta su terminación (en tres cuencas: Portal Tunal, Intermedia Molinos y Portal Usme) lo cual no podrá ocurrir antes del 5 de agosto /05 y el 24 de mayo/06. Esto porque en las zonas a las cuales pertenecen estas cuencas, no se iniciará la operación de nuevas troncales antes de la fecha de terminación de los contratos de la Fase 1.

2) Hasta tanto se tenga construida y operando las nuevas troncales del Sistema lo cual tardará en algunos casos más de diez años como sucede con algunas troncales de la Fase 4 y las pertenecientes a las fases 5 a 8**.**

Lo anterior se constituye en **presunto hallazgo tanto Disciplinario con incidencia**

Penal, por presunta trasgresión de uno de los principios de la Contratación Estatal, como es el Principio de Economía, en el numeral 4 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, que dice*: " Articulo 25-. Del Principio de Economía. En virtud de este principio: ...4º. Los trámites se adelantarán con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato".*

Por otra parte, los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993. Presuntamente se incumplió al suscribir los referidos contratos de Concesión de zonas de alimentación.

4.5.4.6. Duración del Contrato

La Contraloría de Bogotá, en el análisis que realizó a la Licitación 05 /03, no le es claro que con la licitación 005 /03, se adjudicaron seis (6) zonas (para la prestación del servicio de alimentación), y que aunque en los contratos suscritos se incluyó en las cláusulas 113 y 115, que la duración del mismo será de diez (10) años a partir del inicio de la operación regular definida por Transmilenio S.A. pero al no tener definida por parte de la entidad gestora la fecha exacta en la que cada operador de las de las zonas No. 1 (Norte), 2 (Suba), 3 (Calle 80), 6 (Sur) y 7 (Usme) iniciará la operación regular de su flota, y máxime cuando a la Ejecución de la presente Auditoría, (marzo/04), solamente el Operado ETMA, ha iniciado operaciones (febrero 18 /04), se concluye que seguramente, se llegará a presentar la situación de extenderse a más de diez (10) años la duración del contrato, a partir de la adjudicación de cada zona (Diciembre 5 /03), (para que los contratos de las zonas que aún no han iniciado su operación), por que solamente a partir de la fecha en que Transmilenio S.A. le determine a cada operador que inicie su operación se podrá comenzar a contar los 10 años de duración del contrato.

Por lo anterior, este Ente de Control, solicitó a la Empresa mediante el Oficio 2786 del 23 de marzo /03, en la pregunta No. 20, explicación de los mecanismos utilizará Transmilenio S.A. para garantizar que los concesionarios adjudicatarios de la licitación 005 /03, no exijan prestar el servicio para atender las futuras troncales que se construyan después de los próximos diez (10) años. Es decir dentro de 20 o 30 años, de darse la prolongación en el tiempo para el inicio de la operación regular, dependiendo de la fecha en que Transmilenio S.A. determine para el inicio de la operación regular por parte de cada concesionario. Al igual que le solicitó los correspondientes soportes.

La respuesta presentada por la Empresa Transmilenio S.A. se refirió únicamente a expresar que la relación estrictamente contractual establecida en los contratos suscritos con ocasión de la licitación 05 /03, la cual por sí no da lugar a derechos adquiridos más allá de los términos expresos y explícitos definidos como plazo del

contrato de 10 años, transcribiendo apartes de las Cláusulas 113 y 115 de los mencionados contratos.

Indica igualmente, que *"con la adjudicación de la licitación 005 de 2003, los concesionarios han asumido tanto la responsabilidad y la obligación, como el derecho contractual a operar la alimentación del Sistema TransMilenio por un periodo de 10 años, contados a partir de la fecha de inicio de la operación regular, fecha que corresponde definirla a TRANSMILENIO S.A."*

Advierte sí que *"la potestad conferida a TRANSMILENIO S.A. por la cláusula 115 del contrato de concesión, en el sentido de determinar la fecha (...) para que el concesionario inicie la operación de su flota en el Sistema TransMilenio está asociada a premisas tales como la finalización de la construcción de infraestructura, la transición entre contratos de alimentación de operadores actuales y de operadores futuros, y la medición e identificación de las necesidades del servicio en las zonas de operación respectivas.*

Indica igualmente, *"la contraloría no puede asumir legítimamente que TRANSMILENIO S.A. pueda llegar a aplazar en el tiempo en forma extrema e injustificada la entrada en operación de un concesionario de la alimentación, por cuanto ello significaría presumir la mala fe, lo cual resulta claramente inconstitucional y contrario a los más elementales principios de la actuación de vigilancia y control. TRANSMILENIO S.A., como le corresponde, definirá la fecha de entrada en operación de cada concesionario de alimentación, dentro de los cánones que imponga la velocidad de desarrollo de infraestructura para el Sistema TransMilenio y las necesidades del servicio para la ciudadanía, teniendo en cuenta, en todo caso, los factores y restricciones para el equilibrio del Sistema TransMilenio que se encuentran fijados de antemano por el marco regulatorio y contractual del mismo". "Por tal razón, los operadores de la alimentación deberían ir empezando su operación paulatina y progresivamente, a través de una transición que será cuidadosamente definida y sometida a implantación bajo la coordinación de TRANSMILENIO S.A., en un plazo que fluctuará entre 1 a 2 años aproximadamente, a partir de ahora"..*

Vale la pena aclarar que este Ente de Control no presume la mala fé, sino que lo sucede es que falta precisión y claridad sobre la fecha en que se iniciará la operación regular de alimentación cada uno de los operadores adjudicatarios de la licitación 05 /03, situación ésta sobre la cual la misma empresa no tiene claridad.

De otra parte, Transmilenio S.A. en su respuesta en ningún momento, se refiere al hecho de que si la entidad gestora (Transmilenio S.A.) no ha definido exactamente la fecha de inicio de la operación regular de la prestación del servicio de alimentación de los nuevos operadores (la cual no podrá ser antes de que en cada zona opere por lo menos una Troncal que tenga su punto de integración en dicha zona), y no la podrá definir hasta tanto al menos esté contratada la construcción de la troncal, por lo que la fecha de inicio de la operación regular del servicio de alimentación, es incierto para las troncales del Sistema, correspondientes a las fases 3 a 8, y por lo tanto para el inicio de operación regular del operador de alimentación de cada zona, en donde se encuentre ubicados los puntos de integración de las troncales que no se han construido.

Por lo anterior, los contratos de concesión de alimentación de las troncales de la fase 2 y fases subsiguientes, iniciarían su operación regular a partir de la fecha en que

Transmilenio S.A. les determine, por cada zona, y para punto de integración de cada troncal.

Si se parte desde la fecha de adjudicación de la licitación (Diciembre 5 /03) los contratos podrían tardar mucho más de diez (10) años, a partir de ésta, sin pretender sí que la duración de su ejecución sea mayor a diez años. Lo que se evidencia es que desde ya se adjudicó la explotación económica de un servicio público para ser prestados en zonas, donde no podrá iniciar su operación hasta tanto, no se hubieren terminado los contratos de Operación de Alimentación de los dos (2) Operadores de la Fase 1 (Alcón y Codatermil) que continuarán con la ejecución de su contrato; o hasta que se tenga construida y operando las nuevas troncales del Sistema lo cual tardará en algunos casos más de diez años como sucede con algunas troncales de la Fase 4 y las pertenecientes a las fases 5 a 8**.**

Observación
4.5.4.6.1. Transmilenio S.A., no ha definido la fecha a partir de la cual se debe empezar a contabilizar los diez (10) años de duración de cada uno de los cinco (5) contratos de Operación de Zonas de Alimentación que aún no han iniciado su operación regular, (Contratos No. 445: Zona 1 – Norte; 446: Zona 2 – Suba; 448: Zona 3 – Calle 80; 449: Zona 6 – Sur, y 450: Zona 7 – Usme) así hubieran sido suscritos el 12 de diciembre /03).

Por lo que, es difícil saber con precisión hasta cuando se terminará cada uno de ellos, por cuanto los mismos se podrían extender en el tiempo a un poco más de 12 o 15 años, y llegar inclusive a 20 años o más años, tiempo en el cual las condiciones económicas, de mercado, para la prestación del servicio habrán variado considerablemente con relación a las condiciones de la fecha de adjudicación de los contratos, que fue el 5 de diciembre de 2003.

Estos hechos demuestran que la licitación se realizó incumpliendo los parámetros de planeación que deben acompañar la contratación estatal a fin de cumplir los fines del Estado; por lo que no se cumplió con lo establecido en el artículo 25 , numerales 4, 7, y 12; artículo 30, numeral 1 de la Ley 80 de 1993, que dice**:** ***"ARTICULO 25. Del Principio de Economía****. En virtud de este principio: ...4º. Los trámites se adelantarán con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato. ...7º. La conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar ... se analizarán o impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista...12. Con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección ... deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos ..."*

*"**ARTICULO 30. De la estructura de los procedimientos de selección.** La licitación o concurso se efectuará conforme a las siguientes reglas: 1º El jefe o representante de la entidad estatal ordenará su apertura por medio de acto administrativo motivado . De conformidad con lo previsto en el numeral 12 del artículo 25 de esta ley, la resolución de apertura deberá estar precedida de un estudio realizado por la entidad respectiva en el cual se analice la conveniencia y oportunidad del contrato .. Cuando sea necesario, el estudio deberá estar acompañado además de los diseños, planos y evaluaciones de prefactivilidad y factibilidad"*

Por otra parte, los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993. Lo cual se in incumplió al suscribir los referidos contratos de Concesión de zonas de alimentación.

Estos hechos se constituyen en presunto Hallazgo de tipo disciplinario con incidencia penal, por la presunta trasgresión del Principio de Economía.

4.5.4.7 Estudios Técnicos Servicio Alimentador

Dentro de sus 5 capítulos que integran, los Estudios Técnicos Servicio Alimentador del Sistema no se expuso ni se justificaron las razones por las cuales Transmilenio S.A. debía abrir licitación para la prestación del servicio de alimentación, de 6 de las 8 zonas en la que se dividió la ciudad, incluidas las zonas a las que pertenecían las cuencas de la fase 1, ya adjudicadas con contratos en ejecución y faltándole para la terminación de los mismos entre 2 y 3 años (1 el agosto /05 y el 24 de mayo /06) desde la fecha de apertura de la licitación (oct 3 /03).

Además se incluyó en la licitación no solo la zona No. -5Américas, sino también para aquellas zonas en las cuales aún no se han construido las troncales de operación del Sistema, y para las cuales la Empresa Transmilenio S.A. tiene programado implantar la operación de las mismas con varios años de posterioridad tanto a la fecha de apertura de licitación (oct. 3 /03), como a la adjudicación de la Licitación (Dic. 5 /03) y a la suscripción de los contratos (12 Dic /03).

La zona que contaba con los estudios de conveniencia fue la zona de las Américas, pero soportado en los estudios de esta zona, Transmilenio S.A. incluyó otras cinco (5) zonas para que fueran licitadas.

Observación
4.5.4.7.1. Por el hecho de que cinco (5) de las seis (6) zonas que se incluyeron en la licitación 05 /03 no cuentan con Estudios Técnicos, ni de conveniencia realizado para cada una de estas cinco (5) zonas (No.1 - Norte; No. 2 - Suba; No. 3 - Calle 80; No. 6 – Sur y la No. 7- Usme) que justificara la necesidad de incluirlas en la licitación. Se incumplió el Principio de Economía, en su numeral 12, del Artículo 25, de la Ley 80 /93, que dice: *" ARTICULO 25 Del Principio de Economía. En virtud de este Principio: ... 12. Con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección o ... deberán elaborarse los estudios, los diseños y proyectos requeridos, ... "*

Esta situación se constituye en presunta falta disciplinaria con incidencia penal trasgresión de uno de los Principios de Contratación Estatal, como es el Principio de Economía.

4.5.4.8. Pliego de Condiciones de la Licitación sin Certificación expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.

El inciso segundo del artículo 5 del Decreto Distrital 831 del 3 de diciembre /99, establece que es a la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá, a quien le corresponde certificar que los Pliegos de Condiciones establecen los requisitos para la habilitación de los operadores del Sistema Transmilenio.

Por lo tanto a la Empresa Transmilenio S.A., le correspondía enviar a la STT copia de los pliegos de la Licitación 05 /03, para que estos fueran revisados por dicha entidad y obtener así la correspondiente Certificación que los mismos establecían los requisitos para la habilitación de los Operadores de Alimentación.

La Empresa Transmilenio S.A. envió a la STT, los Pliegos de Condiciones mediante el Oficio No. 5444 del 23 de septiembre de 2003. Pero durante la ejecución del Proceso Auditor, (a abril /04), la Contraloría de Bogotá no encontró dentro de los 411 folios que integran el Tomo I, denominado "Documentos Licitación 05 de 2003 - Alimentadores", copia del oficio con el cual la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá, hubiera dado respuesta al Oficio 5444 del 23 de septiembre de 2003, radicado en Secretaría de Tránsito y Transporte bajo el No. 90888.

De esta situación se dejó constancia en el Acta de Visita Fiscal, realizada el 3 de marzo de 2004, a la Oficina de Asuntos Legales

La Contraloría de Bogotá, mediante oficio 31101-053 radicado en Transmilenio S.A. bajo el No. 2786 del 23 de marzo de 2004, en la pregunta No. 21, solicitó a la Empresa aportara el documento mediante el cual la Secretaría de Tránsito de Bogotá, había dado respuesta al Oficio No 5444 del 23 de septiembre de 2003, con el cual se certificaba por parte de la STT que los Pliegos de Condiciones de la Licitación 005 /03 establecía los requisitos para la habilitación de los operadores del Sistema Transmilenio.

La respuesta de la entidad *fue "...me permito comunicarle que la certificación por usted aludida no se encuentra en* ***TRANSMILENIO S.A****. por no ser un requisito establecido por la Ley o el Reglamento para determinar la conveniencia y oportunidad del objeto de la Licitación Pública 005 de 2003."* y anexa copia del oficio el Oficio No. GRTPC-2144 del 05 de noviembre de 2003, suscrito por el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá*,*

La Contraloría de Bogotá analizó la respuesta Transmilenio S.A. y consideró que la respuesta no es valida, toda vez el artículo 5 del Decreto Distrital 831 de 1999 exige que a la Secretaría de Tránsito y Transporte en su calidad de Autoridad Única de Transporte, previo a la apertura de la licitación pública, le corresponde certificar que los Pliegos de Condiciones establece los requisitos para la habilitación de los operadores en el Sistema Transmilenio.

De otra parte, con su respuesta Transmilenio S.A. envía en cuatro (4) folios copia del oficio GRTPC-2144 del 05 de noviembre de 2003, suscrito por el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá en el cual *"se informa el estado general de la reestructuración de las rutas de transporte público colectivo que se encuentran en proceso de vacancias y desistimientos, para que sean tenidas en cuenta para el proceso de licitación del sistema alimentador".* Este oficio fue radicado en Transmilenio S.A. bajo el número 8003 del 7 de noviembre de 2003 y no corresponde a la certificación que debía expedir la Secretaría de Transito y Transporte, respecto de los Pliegos de Condiciones de la Licitación 05 /03 establecen los requisitos para la habilitación.

Igualmente se aclara que el oficio GRTPC-2144 de la STT además de no corresponder a la respuesta del Oficio de TM S.A., porque no se refiere a la certificación requerida, fue recibido en TM S.A. el 7 de Noviembre /03, bajo el No. 8003, cuando ya se había iniciado el proceso licitatorio de la Licitación 05 /03, la cual fue el 3 de octubre /03.

Por lo anterior, esta Contraloría concluye que la entidad NO envió el documento solicitado por el Ente de Control, referente a la certificación expedida por el Secretario de Tránsito de que los Pliegos de Condiciones de la Licitación 05 /03, establecían los requisitos para la habilitación de los operadores del Sistema, Transmilenio en la modalidad de Alimentación.

Observación
4.5.4.8.1. Los Pliegos de Condiciones de esta licitación no cumplieron en forma previa a la apertura de la licitación, con el requisito establecido en el inciso 2º del artículo 5º del Decreto Distrital 831 de 1999.

Se incumplió el artículo 5 en su Inciso 2º del Decreto Distrital 831 del 3 de diciembre de 1999, lo que conlleva a **presunto Hallazgo de Tipo Disciplinario.**

4.5.4.9. Licitación cuya apertura es el 3 de octubre de 2003, no aparece publicada en el Boletín de Cámara de Comercio

Dentro de los 411 folios que integran el Tomo I "Documentos de Licitación No. 05 /03 - Alimentadores" no aparece documento alguno en donde se evidencie que la licitación relativa a alimentadores, cuya fecha de inicio fue el 3 de octubre /03, hubiera sido publicada en el Boletín de Reporte de Licitaciones de Entidades Estatales de la Cámara de Comercio, puesto que el último Boletín que aparece fue el fechado el 2003 / 9 / 03 para el período 03 01 01, en el cual aparece la publicación de la licitación con fecha de apertura de la licitación el 25 de septiembre de 2003 y no el 3 de octubre /03 .

La publicación del boletín que la entidad debe enviar a la Cámara de Comercio sobre la información de las licitaciones cuando se cambia la fecha de la apertura de la

licitación si se debe hacer nuevamente la publicación. El numeral 22. 7 del Art. 22 de la Ley 80/93 dispone que las entidades estatales deberán remitir a las Cámaras de Comercio, la información general de cada licitación que pretenda abrir, con base en el cual la Cámara de Comercio elaborarán y publicarán en boletín mensual.

El Decreto 856 de 1994 el cual reglamenta el funcionamiento del registro de proponentes en la Cámara de Comercio, en su Art. 12 dispone que la información por parte de las entidades deberá allegarse a la Cámara de Comercio dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes.

El boletín deberá publicarse dentro de los primeros 20 días de cada mes, de donde se deduce que en el caso que se cambie la fecha de apertura de la licitación si debe enviarse nuevamente la información a la Cámara de Comercio para que esta proceda a efectuar su publicación en el mes siguiente y por lo tanto la entidad hasta tanto no se realice la nueva publicación del boletín debe abstenerse de abril la licitación.

Observación
4.5.4.9.1. La licitación relativa a los alimentadores (05 /03) en la cual la fecha de apertura fue el 3 de octubre /03, no se publicó en el Boletín de Reporte de Licitaciones de Entidades Estatales, en forma previa a la apertura de la licitación, porque el Gerente de la Empresa envío oficio a la Cámara de Comercio, el cambio de fecha de apertura de la licitación, que inicialmente estaba para el 25 de sep. /03, para el 3 de octubre /03. El oficio de solicitud del cambio de dicha fecha fue recibido en la Cámara de Comercio, el 17 de septiembre /03, por lo que la publicación de la licitación con la nueva fecha de apertura de la misma (3 de octubre /03) se realizaría dentro de los primeros 20 días del mes de octubre /03. Lo cual indica que cuando se publicó la Licitación con la nueva fecha de apertura (3 de octubre /03) la licitación ya se había abierto.

Por lo anterior, se transgredió el numeral 22.7 del artículo 22 de la Ley 80 de 1993, lo que da lugar a Hallazgo de **Tipo Disciplinario.**

4.5.4.10 Modificaciones del Cronograma de la Licitación en la Resolución de Adjudicación

El cronograma establecido para la Licitación 05 /03, sufrió modificaciones así:

TABLA 58
CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN 0 5 DE 2003

ACTIVIDAD	FECHA INICIAL	FECHA (S/n Direcc. Planeación) 11 de sep./03	FECHA (S/n Estructuradora de la Licitac.	FECHA (S/n Ofic.. Asuntos Legales) 15 de sep./03	FECHA (S/n Ofic.. Asuntos Legales) 17 Sep./03	Modificac. S/n Resoluc. Adjudicac. Res. 266 /03
Informe a la Cámara de Comercio	8 Agosto /03	8 Agosto /03	8 Agosto /03	Agosto /03	8 Agosto /03	
Presentación y entrega del Memorando Informativo	10 Septiembre/03	15 Septiembre/03	17 Septiembre/03	7 Septiembre/03	17 Septiembre/03	
Aviso	15 y 19 de sept03	22 Septiembre/03	22 Septiembre/03	2 Septiembre/03	22 Septiembre/03	

ACTIVIDAD	FECHA INICIAL	FECHA (S/n Direcc. Planeación) 11 de sep./03	FECHA (S/n Estructuradora de la Licitac.	FECHA (S/n Ofic.. Asuntos Legales) 15 de sep./03	FECHA (S/n Ofic.. Asuntos Legales) 17 Sep./03	Modificac. S/n Resoluc. Adjudicac. Res. 266 /03
Publicación en Internet	15 Septiembre / 03	22 Septiembre / 03	22 Septiembre / 03	2 Septiembre / 03	22 Septiembre / 03	
Expedición Resolución de apertura	12 de sept./03	2 Octubre /03	2 Octubre /03	Octubre /03	2 Octubre /03	
Apertura de Licitación	25 de sept/03	3 Octubre /03	3 Octubre /03	Octubre /03	3 Octubre /03	
Audiencia de aclaraciones				Oct./03	8 Oct./03	
Cierre de Licitación	24 Oct /03	24 Oct /03	24 Oct /03	4 Oct /03	24 Oct /03	
Término para la evaluación de las propuestas	Del 27 al 31 de Oct/03	Del 24 al 27 de Oct/03	Del 24 al 27 de Oct/03	)el 24 al 27 de Oct/03	Del 24 al 27 de Oct/03	
Expedición del Informe de Evaluación	4 de Nov./03	27 de oct./03	27 de oct./03	7 de oct./03	27 de oct./03	
Período para presentar observaciones	Del 4 al 10 de Nov/03	Del 27 al 31 de Oct/03	Del 20 al 24 de Oct/03	)el 27 al 31 de Oct/03	Del 27 al 31 de Oct/03	
Período para presentar contra observaciones	Del 10 al 12 de Nov./03					
Traslado de las observaciones a todos los proponentes		Del 24 al 27 de Oct./03	Del 24 al 27 Oct/03	)el 31 Oct. Al 5 de lov./03	Del 31 Oct. Al 5 de Nov./03	
Fecha máxima de adjudicación	18 de Nov. /03	30 de Oct./03	30 de Oct/03	de Nov /03	7 de Nov /03	
Suscripción del Contrato	10 de Nov/03	10 de Nov/03	4 de Nov/03	0 de Nov/03	10 de Nov/03	Hasta el 12 Dic./03
Plazo para el cumplimiento de los requisitos de perfec-cionamiento del contrato		Del 4 al 10 de Nov./03	Del 4 al 10 de Nov/03	)el 10 al 14 de lov/03	Del 10 al 14 de Nov/03	Del 12 al 18 de Diciembre /03
Suscripción Acta de Iniciación del Contrato		10 de Nov./03	10 de Nov./03	5 de Nov./03	15 de Nov./03	18 de Diciembre/03
Inicio de la Operación		1 Diciembre /03	1 Diciembre /03	Diciembre /03	1 Diciembre /03	Zona 5 * 20 Dic. /03 Otras Zonas *Año 2004 - 2006

Fuente: Transmilenio S.A. Documentos Licitación 05 /03
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Esta Contraloría observa que en la etapa de adjudicación, mediante la Resolución 266 del 5 de diciembre de 2003, con la cual no solo se adjudicó la licitación, si no que también se modificó el cronograma.

La modificación corresponde precisamente a lo referente con la suscripción del contrato, plazo para el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento del contrato, suscripción del acta de iniciación e inicio de la operación, y solo se fija para este última actividad lo relativo a la Zona 5 – Américas, dejando sin definir el inicio de la operación de las restantes cinco (5) zonas que fueron adjudicadas mediante la licitación, dando como posibilidades entre los años 2004 a 2006.

Este hecho indica que de una parte, la modificación del cronograma no se debió realizar en el momento de adjudicación, sino mediante adendos, antes de la adjudicación de la licitación; además se evidencia claramente que se están adjudicando zonas en las cuales no se tiene certeza de la fecha de cuándo se va a iniciar la operación precisamente porque en algunos casos apenas se contrató la construcción de las troncales como la Av. NQS (zona 6 Sur) se espera para mayo /05 y la troncal de la Av. Suba (zona 2, Suba) se espera entre marzo y julio / 05 pero no se sabe la fecha exacta cuando se tendrán completamente construidas las mismas para poder iniciar en una fecha determinada la operación.

En otros casos, la construcción de la troncal ni siquiera se ha contratado por lo que es aún mucho más difícil conocer en forma precisa la fecha de inicio de la operación de alimentación, como ocurre con las Troncales de las fases 3 y 4, las cuales serán implementadas dentro de un horizonte de 10 años, entre los años 2007 a 2015, así:

Fase 3: - Cra. 7 y 10, Av. Boyacá, (entre los años 2007 a 2009)
Fase 4: - Av. 68, Calle 13, Av. Ciudad de Cali y Av. 1° de Mayo (entre los años 2009 a 2015)

Peor situación ocurre con las troncales de las Fases 5 a 8, las cuales, se implementaran entre los años 2015 a 20131

Fase 5: - AV. NQS 2 (Cll 92 –Cr. 7), Av. Villavicencio, Calle 170 y Calle 6 (entre los años 2015 a 2019)
Fase 6: - CFS, Av. Caracas 2 (entre los años 2020 a 2023)
Fase 7: - Calle 63, Calle 200, Av. Ciudad de Cali y Auto Norte 2 (entre los años 2024 a 2027).
Fase 8: - Av. ALO (entre los años 2028 a 2031)

Por lo anterior se considera inconveniente e inoportuno el haber incluido en esta licitación y haber adjudicado zonas de alimentación sin haber tenido en cuenta la oportunidad y conveniencia del momento de la licitación hacia el futuro, porque se adjudicó la concesión de la prestación del servicio de transporte público urbano masivo de pasajeros de alimentación del Sistema TransMilenio, en diciembre 5 de 2003, cuando el inicio de operación regular podría ser dentro de 10, 20 o 30 más tarde, lo que conlleva a que las características del servicio sean diferentes en un lapso de tiempo de 10, 20 o 30 años más tarde, por que así se hubiere pactado una duración del contrato de 10 años, la misma podrá irse mucho más allá, por cuanto ella depende no solo de la adjudicación y construcción de troncales sino de la entrada en operación de cada una de las troncales y por ende de la fecha determinada por Transmilenio S.A. para el inicio de la operación regular.

Observación
4.5.4.10.1. Mediante la Resolución 266 del 5 de diciembre de 2003, no solo se adjudicó la licitación, si no que también se modificó el cronograma.

El fin de la Resolución de Adjudicación, es precisamente la adjudicación del contrato, según lo establece el numeral 11 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993.

Lo anterior se consolida **presunto Hallazgo de tipo Disciplinario** por que el Cronograma de la Licitación, se debió cambiar antes de la Adjudicación de la misma y en otro acto diferente (adendo).

4.5.4.11. Observación General de la Licitación 05 de 2003

Lo anterior significa que tal como quedó estructurado el sistema de alimentación, lo que realizó la Empresa Transmilenio S.A. fue contratar dicha alimentación para todas las troncales futuras, incluyendo aquellas que tardarán muchos años para que estén construidas e iniciada su operación.

Por ejemplo, significa que cuando entre en operación la Troncal de la Avenida Ciudad de Cali (Troncal Fase 4), lo que ocurrirá aproximadamente entre 6 y 12 años, (años 2009 a 2015) los contratistas operadores de alimentación de las Zonas 5 (Américas) y 2 (Suba) asumirían directamente la prestación del servicio de alimentación para los puntos de integración para dicha troncal, por estar vigentes los contratos 447 y 446 de 1003. Igual situación, ocurrirá cuando entre en operación la Troncal de la Avenida 68 (Troncal Fase 4) lo cual sucederá aproximadamente entre 6 y 12 años (años 2009 a 2015) los operadores serán los de las zonas 6 y 1 (SI – 03 y ALNORTE).

Así ocurriría con cualquiera de las restantes 20 troncales que están pendientes de construcción y de entrar a operar, por ende su alimentación, de forma tal que no se dejó la posibilidad que hacia el futuro se licite nuevamente el servicio de alimentación para las nuevas troncales. Este mecanismo, se aplica para las demás troncales que se construyan hacia el futuro.

4.6. ACTIVIDADES SISTEMATIZADAS

4.6.1. Contratación de Sistemas

En el año 2003 se suscribieron contratos para el área de sistemas por valor de $548.736.385.

TABLA 59
MUESTRA DE CONTRATOS DE SISTEMAS

CONTRATO No.	FECHA	NOMBRE	VALOR $	DESCRIPCIÓN
229	AGO.11/2003	EQUANT COLOMBIA	48.720.000	PROVEEDOR ISP
280	SEP.19/2003	SUPPLIES DE COLOMBIA	70.000.000	ARRENDAMIENTO DE COMPUTADORES
310	OCT. 7/2003	ABCL TECNOLOGIA	68.494.017	COMPRA COMPUTADORES
403	DIC. 16/2003	ORACLE-COLOMBIA	193.140.000	ACTUALIZACION –ORACLE
443	DIC.16/2003	STEER DAVIES	31.832.368	ACTUALIZACION DE SOFTWARE PARAQ PLANEACION EME/2
460	DIC..29/2003	DB SYSTEMS LTDA	103.550.000	LICENCIAS ORACLE 9IAS Y 9IDS
464	DIC.29/2003	TEXINS-SISTEMAS DE TECNOLOGÍA AVANZADA	33.000.000	MANTENIMIENTO APLICATIVO-SEUS
			$548.736.385	

Fuente: Transmilenio S.A. Carpeta de Contratos
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Durante el mes de Diciembre se suscribió el 65.88% ($361.522.368) del valor contratado durante el año 2003, correspondiente a 4 contratos.

4.6.1.1. Contrato No. 460:

Observaciones:
4.6.1.1.1. El Contrato No. 460, fue suscrito con DB SYSTEM LTDA, bajo el No. 464, cuando el verdadero número es 460. Se realizó la corrección mediante Fe de Erratas suscrito entre Transmilenio S.A., y el contratista, pero no se corrigió en los demás documentos del contrato, por lo tanto continúa la inconsistencia, pero la póliza de responsabilidad suscrita con Seguros Bolívar, la cual aparece bajo el No. 464. La aprobación de la póliza se realizó para el contrato 460 (6 de enero /04), según comunicación de la Jefe de la Oficina Asesora y de la Directora Administrativa, pero no se le comunicó a la compañía aseguradora, el cambio del número del contrato por lo tanto, esto ocasiona que el contrato no cuente con el debido amparo hasta tanto no se realice la correspondiente corrección

Igual situación ocurrió con la información enviada a la Imprenta Distrital, la cual se realizó con el número del contrato errado, al igual que sucedió en documentos como el Certificado Presupuestal.

Esta situación se constituye en hallazgo de tipo administrativo.

4.6.2. Análisis Contratos 037 de 2000 y 235 de 2003 relacionados con la operación del Centro de Control de TransMilenio S.A.

4.6.2.1.Contrato 037 de Junio 20 de 2000 con Electronic Trafic S.A.-ETRA S.A.

Este contrato tiene como objeto *la compraventa de un sistema para la programación y control automático de la flota de vehículos que se incorporen al Sistema TransMilenio, cuyo alcance incluye la venta de los equipos, licencias de aplicaciones computacionales e infraestructura, la prestación de servicios para el desarrollo, instalación, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico, del sistema de programación y control para la operación del Sistema TransMilenio, y el suministro del servicio de comunicaciones asociado, bajo la integración de la siguiente estructura técnica y funcional mínima, debe contener los siguientes módulos:*
Módulo de programación operativa.
Modulo de control de la operación
Módulo de recolección de datos operativos
Módulo de comunicación de voz y datos
Modulo de infraestructura computacional del centro de control

Además de los cinco módulos, nueve interfases entre:
Dirección de Operaciones y Modulo de Programación Operativa
Modulo de Programación Operativa y Modulo de Control de la Operación
Modulo de Control de la Operación y el Modulo de Programación Operativa
Modulo de Control de la Operación y Modulo de Recolección de Datos
Modulo de Recolección de Datos y Modulo de Control de la Operación

Modulo de Control de la Operación y Sistema de Información Gerencial
Modulo Control Operación Sistema Información Gerencial
Modulo Programación Operativa y Operadores
Interfaz Única Aplicaciones Operativas de Operadores y Planificación Operativa.

El valor inicial total del contrato fue de $17.861.284.130 y sus dos (2) adiciones (la No. 5 y 7) de $8.297.756.919.

Durante la vigencia del contrato No. 037 / 00, sufrió siete adiciones de las cuales generaron valor solamente los Otro Sí No.5 y 7 por valor de $8.297.756.919 (Otro sí 5: $1.122.201.973 y Otro sí / por $ 7.175.554.946).

Resumen de los Otro SÍ
Los Otro Sí No. 1, 2, 3, 4, 6 no generaron valores adicionales.

El Otro Sí No.5 se adicionó en $1.122.201.973, por mantenimiento, disciminado, así:

Valor anual por servicio de mantenimiento y soporte de la operación	$ 825.155.573
Valor mensual fijo por servicio de voz	$227.257.235
Valor mensual fijo por datos	$69.789.165
Total	**$1.122.201.973**

Fuente: Transmilenio S.A. Carpeta de Contratos
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

El otro sí No. 7, se adiciono valor de $ 7.175.554.946, siendo el objeto de la adición: "*Adquirir 350 licencias adicionales para uso del software del sistema de programación y 350 licencias adicionales para uso del software del sistema de control con el respectivo servicio de mantenimiento de disponibilidad del software de programación y control del Sistema TransMilenio para el correcto funcionamiento de todos los componentes del sistema de programación y control de flota para la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros dentro del Sistema TransMilenio y la compra de equipos computacionales. igualmente se desarrollará e instalará una (1) base de datos para el registro y manejo de datos operativos de micro línea, línea, bus, servicio, coordenadas (x, v) estado de buses, instante, sección, velocidad media, estructura y configuración de las líneas. adicionalmente, se suministrara el servicio de comunicación de voz y datos para los usuarios del Sistema TransMilenio"*

Relación de pagos al Contrato 037 de 2000 ejecutados por Transmilenio S.A. a Diciembre 31 de 2003.

La siguiente Tabla fue suministrada por la Dirección de Operaciones, mediante oficio del 2 de marzo de 2004, en el cual se indicó a esta Auditoría: "*De acuerdo al compromiso adquirido con usted en la reunión efectuada el día jueves 26 de febrero del año en curso, anexo al presente me permito enviar la relación de pagos y saldos disponibles referente al contratista ELECTRONIC TRAFIC S.A. - ETRA S.A. Contrato No. 037 de 2000"*

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 60
RELACION DE PAGOS Y SALDOS DISPONIBLES
CONTRATISTA ELECTRONIC TRAFIC ETRA S.A.

ORDEN DE PAGO	FECHA	VALOR	CONCEPTO
OP-51200	AG/16/00	1,441,249,540.00	15% Pago anticipado Numeral 39,1,1 Contrato 037 de 2000
OP-807-O1	JUN/8/01	480,416,514.00	5% Numeral 39,3,1 Contrato 037 de 2000
OP-874-O1	JUN/21/01	113,093,208.00	Comuniaciones
OP-916-01	JUN/29/01	- 480,416,514.00	5% Numeral 39,3,2 Contrato 037 de 2000
OP-1092-01	AGI2J01	41,389,650.00	Comunicaciones
OP-1196-01	AG/22/01	45,984,222.00	Comunicaciones
OP-1470-O1	OCT/2/01	46,547,699.00	Comunicaciones
OP-1574-01	24-0ct-01	51,560,595.00	Comunicaciones
OP-1649-O1	NOV/2/01	16,809,244.00	Comunicaciones
OP-1676-O1	Novl8/01	480,416,514.QO	5% Numeral 39,2 Contrato 037 de 2000
OP-1677-01	Novl8/01	1,441,2.49,541.00	15% Numeral 39,6 Contrato 037 de 2000
OP-1884-01	DI C/6/0 1	322,756,761.00	Comunicaciones
OP-1913-O1	DIC/12/01	1,921,666,054.00	10% Numeral 39,5 Contrato 037 de 2000
OP-1998-O1	DIC/20/01	960,833,027.00	10% Numeral 39,4 Contrato 037 de 2000
OP-266-02	FEB/14/02	260,920,451.00	Comunicaciones
OP-622-02	AS/2/02	138,707,546.00	Comunicaciones
OP-992-02	*MY/24/02*	401,441,103.00	Comunicaciones
OP-1205-O2	*JUN/21/02*	280,398,099.00	ComunIcaciones
OP-14/07-O2	JUU2/02	687,655.00	Comunicaciones
-tgP-1408-O2	JUU12/02	135,974,632.00	Comunicaciones
;;¡;:'"-1426-02	*JUU19/02*	46,261,936.00	Comunicaciones
t)P-1662-02	AG/16/02	103,935,012.34	Comunicaciones
OP-1714-O2	AG/23/02	2,402,082,568.00	25% Numeral 39,7,1 Contrato 037 de 2000
OP-1788-O2	*SEP/6/02*	103,935,012.34	Comunicaciones
fQP-207 4-02	OCT/10/02	453,335,861.00	Comunicaciones
OP-2075-02	OCT/10/02	10,427,399.00	Comunicaciones
OP-2076-02	OCT/10/02	51,967,506.17	Comunicaciones
OP-2253-O2	NOV/5/02	146,222,385.00	Comunicaciones
OP-2254-O2	NOV/5/02	3,400,238.40	Comunicaciones
OP-2783-O2	DIC/24/02	103,935,012.34	Comunicaciones
OP-2850-O2	DIC/27/02	364,736,000.10	Comunicaciones .'
OP-411-03	MAR/11/03	416,978,572.52	Comunicaciones
OP-666-O3	AB/2/03	141,842,871.00	Comunicaciones
OP-869-03	ABI22103	51,967,506.17	Comunicaciones
OP-945-03	*AB129/03*	158,118,773.40	Comunicaciones
OP-1 058-03	*MY/13/03*	51,967,506.17	Comunicaciones
OP-2089-03	*MYf27/03*	148,072,463.16	Comunicaciones
OP-2130-03	J U N/3/03	5,099,156.30	Comunicaciones
t12383-'Ü3	*Jun2I03*	153,008,211.93	Comunicaciones
. -2461-03	JUN8/03	5,631,645.35	Comunicaciones
OP-2653-O3	AG/5/03	150,786,906.50	Comunicaciones -

ORDEN DE PAGO	FECHA	VALOR	CONCEPTO
OP-2845-03	AG/12103 .	3,404,070.39	Comunicaciones
OP-2976-O3	SEP/1/03	163,185,964.55	Comunicaciones
OP-3438-03	*OCT/2I03*	159,330,676.09	Comunicaciones
OP-3592-O3	OCT/17/03	68,762,964.41	Comunicaciones
OP-3708-03	*OCT/21/03*	29,290,745.43	Comunicaciones
OP-3800-03	NOV/4/03	154,765,838.84	Comunicaciones
OP-4032-O3	*NOV/11/03*	68,762,964.41	Comunicaciones ..
OP-4210-03	NOV/21/03	160,889,797.05	Comunicaciones
OP-4726-O3	DIC/22/03	68,762,964.41	Comunicaciones
OP-4912-03	DIC/26/03	223,867,618.50	Comunicaciones
TOTAL A DICIEMBRE DE 2003		15,237,254,716.27	

Fuente: Transmilenio S.A. Dirección de operaciones

TABLA 61
PRESUPUESTO ETRA S.A.

VIGENCIA	CDP	CRP	SALDO A DICIEMBRE 2003	VALOR
2003	531	494	83,794,467.93	
2003	205	180	822,950,815.80	
2003	305	284	1,500,000,000.00	2,406,745,283.73
2004			1,500,000,000.00	
2004	2952		6,084,280,409.00	7,584,280,409.00
2005			1,091,274,537.00	1,091,274,537.00

Fuente: Transmilenio S.A. Dirección de operaciones

El seguimiento al cumplimiento del contrato y del Otro Sí No.7, queda pendiente de realizar por cuanto el contrato está en ejecución y de otra parte, la Contraloría General de la República asumió en virtud al Control Excepcional, el control fiscal de la empresa.

4.6.2.2. Contrato 235 de Diciembre 3 /03 con Unión Temporal Electronic Trafic S.A. - ETRA Interandina S.A. y Anditel Network On Line.

El objeto del contrato es: "la adquisición, instalación, desarrollo, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico de equipos, aplicaciones computacionales y servicios necesarios para el desarrollo instalación y puesta en marcha de un sistema de información electrónico para los usuarios del Sistema TransMilenio cuyo alcance incluye la venta, de los equipos, software, aplicaciones, interfases, servicios de comunicaciones, instalación, desarrollo, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico, de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en este Pliego de Condiciones". El valor es de $5.479.681.428, y está en ejecución.

El objeto del contrato tiene el siguiente alcance:

- Suministro, instalación y prueba de los equipos y bienes necesarios para poner en marcha el Sistema de Información electrónico para los usuarios.
- Desarrollo, prueba y suministro del software, aplicaciones y sistemas necesarios para la puesta en

marcha del Sistema de Información a los usuarios.
- Desarrollo, prueba e instalación de las interfaces necesarias entre el sistema de Información electrónico y el Sistema de Programación y control de TRANSMILENIO S.A., para el correcto funcionamiento del Sistema de Información.
- Suministro de los servicios de comunicaciones necesarios para la transmisión de los datos entre el centro de control y el sistema de Información.
***-** Prestación de Servicios de mantenimiento y soporte técnico al Sistema de Información*

Comunicaciones Del Centro De Control

Durante el desarrollo del Proceso auditor, el Subdirector de Fiscalización, de la Dirección de Infraestructura y Transporte, solicitó que se le informara, acerca del sistema de comunicaciones entre los buses troncales y alimentadores, por lo cual se presentó el informe que se transcribe a continuación, el cual fue entregado a la Subdirección de Fiscalización el 19 de marzo de 2004.

"El presente informe es el producto de visita al Centro de Control y entrevista mediante Acta de Visita Fiscal al Dr. Eduardo Tovar Añez, Director de Operaciones y el Dr. Luis Guillermo Ehrhardt, Profesional especializado de Control, de TransMilenio S.A.

En Transmilenio S.A., existe un Centro de Control el cual fue implementado mediante el contrato 037 de 2000, suscrito con la firma ETRA S.A. denominado *"Contrato para la compraventa de equipos, aplicaciones computacionales e infraestructura, la prestación de servicios para el desarrollo, instalación, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico del sistema de programación y control para la operación del sistema TransMilenio y el servicio de comunicaciones asociado".* Capitulo 8, Cláusula 28.

El Centro de Control, comprende el hardware y software y comunicaciones (voz y datos) necesario para el manejo de la programación operativa y el control de la operación y cuyas funciones son:
- Realizar control en tiempo real de la operación, a través del mismo tomar las acciones de regulación que se requieran
- Generar reportes de los índices de la operación diaria".

Respecto a como se realizan las comunicaciones entre los buses del Sistema, se indicó:

"El de voz es un sistema, troncalizado en la banda de 900 MHZ con tecnología análoga con standard MPT1327, que dispone de un radio móvil por cada bus troncal, se dispone de un radio base T2040 por cada puesto de control (6 puestos en la actualidad), 68 radios portátiles que utilizan los inspectores y en general el personal que maneja la operación dentro del Sistema".

Comunicación entre Móvil articulado (Buses Rojos) y Central

"Este tipo de comunicación se da entre el bus troncal (articulado o rojo) y el Centro de Control (central) de TransMilenio S.A., y viceversa, en datos hay dos tipos una información que es transparente para el bus y para el controlador en cada uno de los puestos esta llega directamente entre el bus y centro de control, hay otra información que es de texto que puede ser enviado desde Centro de Control y puede ser leída en la consola de cada uno de los buses que puede ser enviado a uno o varios buses, el conductor solamente da la confirmación de la recepción del mensaje. La información que se envía es la relacionada con la operación, ordenes de tipo operativo adelante,

espere, regule velocidad, etc. El servicio de voz, se maneja en base a pedido; es decir, en todo momento, cuando el operador necesita comunicarse envía la señal a través de la consola de su bus de solicitud de llamada y el sistema lo va encolando y cada uno de los puestos de control la atiende de acuerdo a la prioridad, hay tres tipos de prioridad la normal, la urgente y un pizón de emergencia que en unos buses esta en el piso y en otros esta en la parte izquierda del timón. Para las comunicaciones hay interfase entre el sistema de radio y el SAE la cual establece la llamada de manera automática".

Comunicación entre alimentadores y Centro de Control

"No hay sistema de comunicación directa con el Centro de Control de TransMilenio S.A., cada empresa alimentadora tiene un coordinador provisto de un radio portátil que es el encargado de comunicarse con su empresa y los buses alimentadores de cada una de ellas. Cuando TransMilenio S.A., necesita comunicarse con los operadores durante la operación, el Coordinador de ellos recibe la orden o comunicación de los Inspectores de TransMilenio y las comunica a través de un radio portátil a los alimentadores en la Cuenca".

Comunicación entre buses alimentadores

"No hay comunicación entre los alimentadores, la empresa alimentadora montó su propio sistema de comunicaciones, mediante la cual se imparten las instrucciones entre el Coordinador y cada uno de los buses alimentadores, sin embargo, el control es de TransMilenio S.A., y las ordenes impartidas son comunicadas a este Coordinador y este a su vez las comunica a los buses alimentadores".

Comunicación entre buses alimentadores y buses troncales

"De igual manera, no hay comunicaciones entre los buses alimentadores y los buses troncales, todo se hace a través de los coordinadores de cada empresa alimentadora.

Sin embargo, TransMilenio S.A., controla los buses alimentadores por medio del Sistema SAE, allí quedan registrados las entradas y salidas de cada bus y son comprobadas de acuerdo con la programación que le entrega el Centro de Control y con el apoyo de cada uno de los Inspectores de plataforma de alimentación".

Problemas de Comunicaciones

Preguntado al Director de Operaciones y al Profesional Especializado de Control, sobre los problemas que más se presentan. Respondieron que " *son las caídas propias del Sistema, tanto de voz como de datos, pero que no son muy frecuentes, y no han durado mas de 20 minutos en el peor de los casos, además como son sistemas independientes voz y datos, sirven de respaldo el uno del otro, hay línea de soporte help desk por la empresa BISMARK es la empresa encargada de la recepción de los reportes de fallas".*

Alarmas de sobre peso

"Las alarmas que indican que el bus tiene sobre peso solamente fueron acordadas para la fase II, para los buses de la fase I, habría que hacer adecuaciones a los buses e instalación de nuevos equipos al interior de los mismos, en la actualidad se esta buscando un acuerdo para que los operadores de Fase I hagan dicha implementación"

Al preguntar la razón del ¿Por qué las alarmas instaladas para el sobrepeso de los buses se desconectaron?. El Director de Operaciones y el Profesional Especializado respondieron: "*Por dos razones: la Primera: Por que está pendiente por parte de ETRA S.A. la instalación de un software, para que se detecte cada vez que se activa la alarma contemplada en el Otro Sí No. 7 del contrato 037 de 2000 con ETRA S.A.; y la Segunda: Se está verificando la calibración de los sensores al interior del bus para la detección del sobre peso del mismo, en el comité de operadores de marzo 3 de 2004, se acordó apagar las alarmas de sobrepeso hasta que se de el proceso de calibración, el 30 de julio del 2004 deberán estar en funcionamiento. La fecha la decidió TransMilenio S.A. Dentro del Plan de Mejoramiento que se hizo el miércoles 10 de marzo de 2004, se dieron cuatro (4) meses de plazo para que este sistema funcione correctamente, o sea, el 30 de julio de 2004 estaría calibrado y funcionando".*

"De igual manera, la calidad, garantía y pruebas de estas alarmas la hizo el contratista entregando instalada la alarma con cada bus que entra en funcionamiento FASE II, la cual inicio el 3 de enero de 2004, se hicieron pruebas pero necesita calibración, en la actualidad hay 56 buses en funcionamiento para la fase II de un total de 335."

Al preguntar sobre si en el incidente sucedido el día 9 de marzo de 2004, fallaron las comunicaciones entre los buses troncales, alimentadores y el centro de control, respondieron: *"No, realmente lo que sucedió es que por ser una hora pico todos los buses troncales estaban en servicio, y al presentarse al accidente en la calle 39 sentido Sur - Norte se presentó un represamiento lo cual genero retrasos que se vieron reflejados en el servicio en el norte de aproximadamente 20 minutos, razón por la cual algunas personas taponaron las vías que en su momento no permitió avanzar los buses en determinados puntos de la ciudad, es valido aclarar que las mismas comunicaciones entre los distintos agentes del sistema permitieron establecer retornos y desvíos y de esta forma prestar el servicio en los sectores que no se tenían bloqueados. Una vez levantado el taponamiento se logro regular el servicio a partir de esa hora hasta el final de la operación".*

Respecto si se aplico o no algún Plan de Contingencia? Respondieron: *"Si, el que esta previsto a ser implementado desde el Centro de Control para estos casos, sin embargo a raíz de lo sucedido se reviso y se ajustaron algunos pasos dentro del procedimiento con base a la experiencia tenida hasta ese momento, esta labor se realizo el miércoles 10 de marzo de 2004 y el viernes 12 marzo de 2004, se le entrego a la Gerente de TransMilenio S.A."*

En el contrato 037 de 2000, firmado con ETRA S.A., en la cláusula *"Características Básicas de funcionalidad de la Aplicación de Control de la Operación" en el numeral 16.14,1 "el concesionario del sistema de recaudo, haciendo uso de su infraestructura de comunicaciones y del centro de control de recaudo, monitoreará permanentemente el numero de personas que acceden por periodo de tiempo a cada una de las estaciones",* al indagar sobre el cumplimiento de este aspecto, se respondió "*que no, por que esto forma parte de la interfase que esta pendiente de desarrollar de la integración con el sistema de recaudo, el miércoles 10 de marzo se realizo reunión entre ETRA y Angelcom, para establecer las características de dicha interfase"*

Al preguntar si hay algún plan o sistema manual que permita avisar cuando hay saturación en las estaciones, el Director de Operaciones respondió: *"En las estaciones hay un sistema de sonido de ANGELCOM, con dos funciones una para información institucional y otra para dar información de tipo operacional, en la actualidad se le esta haciendo una revisión y se tiene programado que este listo a partir del dos (2) de abril del presente año".*

Conclusión:
Dado lo anterior, la Contraloría de Bogotá, concluyó:
- El Sistema de comunicaciones se da directamente entre el Centro de Control y los buses troncales.
- La comunicación y las instrucciones para los alimentadores que TransMilenio S.A.: necesita impartir a dichos buses se da a través de los coordinadores que tiene cada empresa alimentadora para este fin.
- No existe comunicación entre los mismos buses troncales, ni entre troncales y alimentadores, se canaliza a través del Centro de Control.
- Las alarmas de sobrepeso de los buses, solamente son para la fase II, para la fase I, están en conversaciones para definir como se implantarían para esos buses.
- Las alarmas fueron desconectadas por que todavía están en proceso de calibración por parte de ETRA S.A.

Conclusión sobre la contratación para la operación del Centro de Control

Los contratos 037 /00 y 235/03 relacionados con el Centro de Control de TransMilenio S.A. están actualmente en ejecución.

La contratación que tiene que ver con el funcionamiento del Centro de Control, tiende a aumentar en la medida en que entren en funcionamiento: nuevas fases; nuevas troncales; nuevas zonas de alimentación; nuevos buses articulados; nuevos buses alimentadores; actualización de hardware y software (comunicaciones); ampliación de nuevos servicios al transporte, etc.

Por lo anterior, este es un tema que debe ser objeto de auditoría permanente.

Para esta auditoría el tema que más inquieta es el relacionado con el recaudo, el cual debe ser objeto de una auditoría especial tanto operativa como de sistemas, a fin de hacerle seguimiento a los dineros recaudados por el sistema y su correspondiente distribución.

4.6.2.2.3. Incremento de los costos de operación del Centro De Control

La Contraloría de Bogotá, en desarrollo de este proceso auditor, con el fin de aclarar sobre los costos de operación del Centro de Control, envió TransMilenio S.A., el oficio No. 31101-61 de marzo 31 de 2004. con siete (7) preguntas.

La empresa respondió mediante oficio 1960 del 2 de abril /04, se transcribe las preguntas realizadas por la Contraloría y las respuestas presentadas por la Empresa, así:

Pregunta: *"I. Referente a la Licitación Publica No. 005 de 2003 – Concesión de Operadores de Alimentación, el titulo 4 – MECANISMOS DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA TRANSMILENIO numerales 4.5 al 4.8, se plantea el apoyo a las comunicaciones de la Operación de*

Alimentación, esta Auditoría, requiere que las siguientes preguntas sean respondidas, a la vez que se anexen los respectivos soportes

1. ¿Con la Infraestructura que tiene actualmente el Centro de Control de Transmilenio S.A., se puede controlar también la Operación de los buses alimentadores de la Fase I, que continuarán prestando el servicio, y los alimentadores que fueron adjudicados con la Licitación Pública 05 /03 ?
Si la respuesta es afirmativa, explique y anexe los estudios de costos, viabilidad, técnicos u otros se realizaron para este efecto.
Si su respuesta es negativa indique como va Transmilenio S.A. a realizar el control de los buses alimentadores.

Respuesta: "*Teniendo en cuenta que ninguno de los operadores alimentadores a quienes se les adjudicó la concesión en virtud de la Licitación No. 005 de 2003 ha entrado en . operación regular, TRANSMILENIO S.A. está evaluando si la disponibilidad actual de los recursos de software, hardware y de personal puede cubrir el control de la operación de la alimentación o si es necesario ampliar estos recursos."*

Pregunta: *2. ¿Se necesitan ampliar más puestos de control?. Si la respuesta es afirmativa indique cuántos y su costo*

Respuesta: *"Al igual que en el caso anterior, TRANSMILENIO S.A. está evaluando los recursos necesarios para el control de la operación en cuanto a los puestos de control que- se necesitarían para el mismo"-*

Pregunta: *"3. ¿Se necesita ampliar y actualizar el software y hardware existente?.*

Respuesta: "*Al igual que en el punto 1, se está evaluando la necesidad de ampliar, actualizar o no el software y hardware existente.*

Pregunta: *4. ¿Se necesita otro tipo de software diferente al que existe en este momento en el centro de control?*
Si la respuesta es afirmativa indique cuál y su costo.

Respuesta: *"TRANSMILENIO S.A. evaluará la compatibilidad del software utilizado o la necesidad de la implantación de un software compatibles con los equipos para realizar la generación. de informes y reportes en cuanto a la operación de los distintos concesionarios.*

Es válido aclarar que el dispositivo de control (GPS transmisor) debe ser proveído por cada uno de los concesionarios de acuerdo a las especificaciones contenidas en la misma licitación, de conformidad con el numeral 7.7. de los contratos de alimentadores, que establecen en cabeza de los concesionarios la obligación de adquirir e instalar en los vehículos dicho dispositivo.

Adicionalmente, la Cláusula 4.6 del Contrato de concesión es clara en el sentido de que el control allí establecido no es en tiempo real y contempla el envío periódico de información, lo cual hace menos complejos y sofisticados los requerimientos de software de procesamiento de datos del Centro de Control."

Pregunta: *5. ¿Se necesita incrementar el personal existe, en la vía para apoyar a los alimentadores?*
Si la respuesta es afirmativa, indique ¿Cuantos? Y su costo.

Respuesta: *"De acuerdo al numeral 4.7 del contrato suscrito con los alimentadores 2 y teniendo en cuenta que éstos no han iniciado la operación regular, TRANSMILENIO S.A está evaluando los requerimientos en cuanto a personal en la vía para el seguimiento de la operación de la alimentación."*

Pregunta: *6. Si lo anterior, es cierto ¿Quién asumirá los costos? ¿Transmilenio S.A.?, o ¿los Alimentadores?. En el evento de que sean los alimentadores los que asumen dicho costo, indique en que cláusula de los contratos de Concesión quedo pactada. Pero, si es Transmilenio S.A. la que asumirá dichos costos, indique en qué cláusula de los contratos de alimentadores quedó pactada.*

Respuesta: "*En caso de ser requeridos estos costos deben ser asumidos por TRANSMILENIO S.A., sin olvidar que el dispositivo de control (GPS transmisor) debe ser proveído por cada uno de los concesionarios".*

Pregunta: "*II. Respecto al Centro de Control de Transmilenio S.A., implantado con el contrato 037 de 2000. "Contrato para la compraventa de equipos, aplicaciones computacionales e infraestructura, la prestación de servicios para el desarrollo, instalación, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico del sistema de programación y control para la operación del Sistema Transmilenio y el suministro del servicio de comunicaciones." . define en el numeral 4.62 el Sistema Transmilenio: "Es el conjunto de infraestructura, predios, bienes, equipos, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y control, que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses en la ciudad de Santa Fe de Bogota D.C. y su zona de influencia".*

A su vez, en el contrato de Concesión Operación Troncal del Sistema Transmilenio, en el PREFACIO - DEFINICIONES, numeral 1.77, define el Sistema Transmilenio: "Es el conjunto de Infraestructura, predios, bienes y equipos, instalaciones, y sistemas de operación y control, que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses de la ciudad de santa Fe de Bogota D.C."

7. En virtud de lo anterior sírvase explicar ¿Por qué Transmilenio S.A. asumió y continúa asumiendo los costos del desarrollo, instalación y puesta en marcha del Centro de Control?, cuando debería ser asumido por la totalidad de componentes que integran el Sistema Transmilenio.

Para todas y cada una de las respuestas, por favor anexe los soportes necesarios".

Respuesta: *"El artículo 365 de la Constitución Política establece que "los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado" y es su deber "asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional". Igualmente, le corresponde a TRANSMILENIO S.A. como empresa gestora y titular del Sistema, el control, regulación y planeación de la actividad del transporte masivo en la ciudad de Bogotá, D.C.*

A diferencia de como quedó estructurado en la Fase 1, para la Fase 11 en los mismos pliegos de condiciones, se estableció que tanto el servicio de aseo, como el de vigilancia serían asumidos por los concesionarios de la operación troncal de acuerdo a lo estudiado en la estructuración financiera, teniendo en cuenta que en la remuneración realizada a los operadores de la fase" se incluía la prestación de estos servicios.

TRANSMILENIO S.A. obtiene el 4% de la bolsa total de Sistema, con la que cubre @ las actividades que le corresponden como ente gestor del Sistema, entre las cuales se cuenta el mantenimiento, vigilancia y aseo de la infraestructura de la Fase I y el control de la operación.

En esta segunda etapa y tomando la experiencia en estos tres (3) años de operación del Sistema,

TRANSMILENIO S.A. haciendo uso de sus facultades de, gestión, planeación y control, determinó de1egar en los operadores de Fase II - Ias obligaciones de aseo y vigilancia de la infraestructura de esta Fase. De" esta forma, TRANSMllENIO S.A. sigue manteniendo el control de estas actividades fundamentales para la continuidad de la ;prestación del servicio del, transporte masivo y específica mente verificando los estándares de calidad con que se han venido prestando estos servicios.
Los agentes que hacen parte del Sistema TransMilenio por su parte, son concesionarios a quienes en virtud de -los contratos asumen la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, así como todas aquellas actividades necesarias' para 'la' "adecuada prestación o funcionamiento de la obra; o servicio, por cuenta' y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control ,de la entidad concedente, es decir de TRANSMllLENIO S.A..

A los operadores se les otorga en concesión la explotación de la actividad económica, no el control de la operación y por tanto los gastos de esta obligación deben ser asumidos por la empresa.

Adicionalmente el Acuerdo 6 de 1998 en el Capítulo IV, referente a Movilidad, en el literal c) del artículo 18 estipula expresamente: "Fortalecimiento del manejo del tráfico: Este programa busca ordenar y agilizar el flujo vehicular mediante acciones dirigidas a *aumentar* el *cumplimiento de las normas básicas de tránsito* y *fortalecer tecnológicamente la administración* y *manejo de tráfico de la ciudad Para ello* se *conformarán centros de control de tráfico dotados de las herramientas necesarias para que los encargados de la operación de los mismos puedan tomar decisiones* en *tiempo real para atender las situaciones de tráfico urbano..."*

TRANSMILENIO S.A. como titular y ente gestor de la operación del Sistema TransMilenio, desarrolló el Centro de Control para el ejercicio de sus funciones y por tanto no es posible imponer a los operadores cargas que no les corresponden.

Adicionalmente como se señaló desde un comienzo en el mismo documento Conpes 3093 del 15 de noviembre de 2000, donde expresamente contempla:
." ..... La infraestructura, gestión, control y Planeación del sistema son provistos por el Estado, mientras los sistemas de operación y recaudo son contratados con el sector privado" (lo subrayado es nuestro)...Por este motivo, el control, el cual lo ejerce entre otros a través de inspectores y por el Centro de Control, debe ser provisto por el Estado, en este caso por TRANSMILENIO S.A."

Observación
Con las respuestas presentadas por la Empresa, se evidencia que :

4.6.3. Transmilenio S.A. no previó los costos adicionales en que debe incurrir y que contribuyen a aumentar el valor del funcionamiento del Centro de Control. Por lo tanto, hasta que no se determine si con el hardware, el software y el personal existente serán suficientes para atender el funcionamiento de la operación del Centro de Control, al entrar en operación los alimentadores Fase II, no se puede cuantificar el costo en que se va a incrementar la operación del Centro de Control de TransMilenio S.A. **Se configura hallazgo de tipo disciplinario.**

4.6.4. En cuanto a quien debe asumir los costos de los contratos relacionados con la operación del Centro de Control, basados en las definiciones del mismo contrato; el 037 de 2000. *"Contrato para la compraventa de equipos, aplicaciones computacionales e infraestructura, la prestación de servicios para el desarrollo, instalación, puesta en marcha, mantenimiento y soporte técnico del sistema de programación y control para la operación del Sistema Transmilenio y el suministro del servicio de comunicaciones."* . define en el numeral 4.62 el Sistema Transmilenio: "*Es el conjunto de infraestructura, predios, bienes, equipos, instalaciones*

y sistemas de operación, recaudo y control, que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses en la ciudad de Santa Fe de Bogota D.C. y su zona de influencia".

A su vez, en el contrato de Concesión Operación Troncal del Sistema Transmilenio, en el PREFACIO - DEFINICIONES, numeral 1.77, define el Sistema Transmilenio: "*Es el conjunto de Infraestructura, predios, bienes y equipos, instalaciones, y sistemas de operación y control, que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses de la ciudad de santa Fe de Bogota D.C."*

De otra parte, si se tiene en cuenta que los costos deben ser asumidos por las áreas funcionales que lo generan y es este caso el Centro de Control no es una dependencia funcional de TransMilenio S.A., si no del Sistema TransMilenio.

Por lo anterior, **esta Contraloría advierte que dichos costos deben ser asumidos por el Sistema TransMilenio y no por TransMilenio S.A.** situación ésta que amerita **Control de Advertencia,** tendiente a que la Empresa, busque los mecanismos y acciones tendientes a lograr que estos costos sean asumidos por los componentes del Sistema.

De no lograrse lo anterior, podría conllevar a presunto detrimento por el valor que a la fecha ha cancelado la empresa, el cual asciende a $15.237.254.716.27, pero debido a que la Contraloría de Bogotá, no alcanzó a continuar con la auditoría hasta su culminación, en virtud al control excepcional asumido por la Contraloría general de la República, esta situación deberá ser materia de análisis de dicho organismo.

4.7. GASTOS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ASEO Y VIGILANCIA DE LAS ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO FASE I Y POR PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE ESTACIONES DE LA FASE I Y II PAGADAS POR TRANMILENIO S.A.

La Contraloría de Bogotá, realizó el análisis de los pagos efectuados por la empresa correspondientes a los gastos de aseo y vigilancia de las estaciones de la Fase 1 y de mantenimiento de las estaciones del Sistema de las Fases 1 y 2.

Para tales efectos, realizó la revisión de los contratos de concesión de operadores de troncal vigentes para la Fase 1, así como el contrato de concesión para el recaudo suscrito con la firma ANGELCOM S.A.

La adecuada vigilancia y seguridad, así como el aseo y el mantenimiento de las estaciones del Sistema TransMilenio tiene su sustento legal en los propios contratos de concesión de operadores de troncal los cuales contienen los siguientes aspectos en relación con el tema:

4.7.1. Contratos de Concesión Operadores de Troncal

Contrato de concesión con la Sociedad Internacional de Transporte Masivo S.A. – TRANSMASIVO.

"TITULO 2 – PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DEL SISTEMA TRANSMILENIO
"*2.1. EL diseño del Sistema TransMilenio, está fundamentado en el respeto de los derechos fundamentales a la vida, a la igualdad y a la diversidad, y se orienta a que mediante la participación integral del sector privado en la operación troncal del Sistema TransMilenio, se logren los siguientes propósitos perseguidos por el Sistema.*
2.2. Es propósito del Sistema TransMilenio mejorar la calidad de vida de los usuarios (…) garantizar la calidad y seguridad del servicio y la adecuada atención a los pasajeros del Sistema TransMilenio
(…) TITULO 3 – INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA TRANSMILENIO
(…) 3.2. La implementación de corredores troncales especializados, dotará en su mayoría al Sistema con carriles de uso exclusivo, estaciones, puentes y plazoletas de acceso peatonal, especial y especialmente diseñados para facilitar a los usuarios el uso del sistema, espacios que serán diseñados con criterios de respeto, armonía y renovación del espacio público urbano.

3.3. El sistema de vías troncales tendrá puntos de parada fijos, los cuales estarán situados en distancias que oscilan en un rango alrededor de los 500 mts., y ubicando estaciones sencillas, estaciones de integración y estaciones de integración intermedias de cabecera. Los puntos de acceso a las estaciones se ubicarán siempre en los extremos de las estaciones, que se dotarán de los torniquetes que permitirán la entrada y salida de los usuarios, y una cabina de venta de medios de pago (boletos, tarjetas inteligentes) para el uso del Sistema TransMilenio.

(…) TITULO 4 - MECANISMOS DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA TRANSMILENIO

(…) 4.3 TRANSMILENIO S.A. será el titular del Sistema TransMilenio, y en tal calidad desarrollará las actividades de planeación estructural, gestión y control del Sistema TransMilenio, impartirá las directrices requeridas para la operación del Sistema. De esta forma TRANSMILENIO S.A. determinará las necesidades y proyectos de expansión del Sistema, definirá la coordinación y complementación del Sistema con otros modos de transporte colectivo y/o masivo; y coordinará la actividad de la operación troncal y alimentadora del Sistema desarrollada por empresas privadas, determinando las rutas, frecuencias y demás factores de la operación, que tengan incidencia sobre las variables que procuren su eficiencia como medio masivo de transporte de pasajeros.

(…) TITULO 6 – RENTAS DEL SISTEMA Y SISTEMAS DE PAGOS
6.1. El Sistema TransMilenio ha sido diseñado como un sistema autónomo en sus flujos y por lo tanto autosostenible, con la finalidad de que no requiera en el tiempo de ningún tipo de subsidio externo a la operación, siendo su fuente principal de ingresos las rentas provenientes de la venta del servicio de transporte público de pasajeros, a través de las cuales debe generarse el nivel de flujo requerido para remunerar a todos los agentes del sistema.
(…) 6.5 Para la venta del servicio de transporte a los usuarios, habrá un concesionario de recluido que tendrá puesto de venta en cada una de las estaciones, en las que se contará con puntos de pago electrónicos, integrados a los torniquetes de control del recaudo…

TITULO 9 – SERVICIOS CONEXOS
9.1 El Sistema TransMilenio ***contratará*** *servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento para las estaciones, para mantener un nivel de alta calidad en los servicios que preste el Sistema a los usuarios, y fomentar la aceptación de la imagen del Sistema entre la ciudadanía".* (resaltado propio)

Es de señalar que los contratos restantes con los demás operadores de troncal (Sistema Integrado Transporte SI 99, Expres del Futuro y Metrobus) de la fase I contienen disposiciones similares a las señaladas con anterioridad, sin que exista claridad sobre a quién le corresponde la obligación de asumir los costos de mantenimiento, aseo y vigilancia de las estaciones.

Las obligaciones del concesionario contenidas en las cláusulas 8 y 9 del contrato de concesión de operadores de troncal no contiene alusión alguna sobre el tema; así mismo, dentro de las obligaciones de TRANSMILENIO S.A. no se estipula que el gestor este en la obligación de asumir los costos del mantenimiento, la vigilancia y el aseo en las estaciones del Sistema.

Al verificar los pliegos de condiciones de la Licitación Pública 01/99 y específicamente la minuta del contrato se encuentra una disposición similar a la citada anteriormente en el sentido que es el Sistema TransMilenio el encargado de contratar los servicios conexos de aseo, vigilancia y mantenimiento de las estaciones del Sistema y no la Empresa TRANSMILENIO S.A.

Contrato de concesión para el recaudo de los ingresos del Sistema

Se realizó la revisión del contrato de concesión para el recaudo celebrado entre TRANSMILENIO S.A. y la firma ANGELCOM S.A. cuyo objeto es: *"Otorgar en concesión al CONCESIONARIO la explotación económica del Recaudo del Sistema TransMilenio por el concepto de venta del servicio de transporte público de pasajeros sobre las troncales Avenida Caracas, Autopista Norte y Calle 80, y, la opción de TRANSMILENIO S.A. de las que sucesivamente se lleguen a construir dentro del término de vigencia del contrato de recaudo, bajo la vigilancia y control de TRANSMILENIO S.A., opción ésta que será de obligatorio cumplimiento para el CONCESIONARIO en caso de ser ejercida por TRANSMILENIO S.A. conforme al derecho que en tal sentido le asiste conforme lo reconoce el CONCESIONARIO a través del presente contrato."*

En el citado contrato se encuentra claramente definido lo que se ha de entender por Sistema TransMilenio así:

PREFACIO. Definiciones
"(…) 76. Sistema TransMilenio. Es el conjunto de infraestructura, predios, bienes, equipos, instalaciones y Sistemas de operación y control que conforman el Sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses de la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C."

El contrato contiene una descripción del Sistema, principios u objetivos del mismo similares a los señalados en los contratos de concesión para los operadores de troncal. Así mismo el Título 9 del contrato incluye los servicios conexos en los mismos términos y condiciones que lo hacen los contratos de concesión para operadores de troncal que se ha citado arriba así:

Así mismo, en el contrato se encuentran cláusulas que tratan en forma específica de las labores de vigilancia, aseo y mantenimiento en los siguientes términos:

"TITULO 9. SERVICIOS CONEXOS
9.1. El Sistema TransMlenio ***contratará*** *servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento para las estaciones, para obtener un nivel de alta calidad en los servicios que preste el Sistema a los usuarios y fomentar la aceptación del Sistema entre la ciudadanía. Dicha vigilancia será proveída con el propósito de procurar seguridad a la ciudadanía, pero ello no atribuirá a TRANSMILENIO S.A. ninguna responsabilidad por la vigilancia que corresponda al CONCESIONARIO, respecto de los bienes y recursos cuya vigilancia, administración conforme al presente contrato* (el resaltado es nuestro)

En relación con las obligaciones del concesionario, el contrato establece lo siguiente:
"(…) PARTE II … CAPITULO 2 DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO
(…) CLAUSULA 6.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO ASOCIADAS A LA CONCESION PARA LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA ACTIVIDAD DE RECAUDO.
…6.8 Garantizar la prestación del servicio de recaudo y venta de pasajes en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad de los usuarios, con la permanencia y continuidad que determine TRANSMILENIO S.A.
6.9 El diseño y ejecución por su cuenta y a su riesgo, de las obras, los trabajos y las actividades que le corresponda desarrollar, tanto para la adecuación como para el mantenimiento de infraestructura asociada.
…6.11 Mantener todos lo bienes afectados al recaudo en buen estado de conservación y uso, realizando las renovaciones periódicas, disposiciones y adquisiciones que correspondan, según la naturaleza y características de cada tipo de bien, considerando las necesidades del servicio, e incorporando las innovaciones tecnológicas que resultaren convenientes.
6.12 Abrir y cerrar en general las estaciones que se le entreguen en concesión, de acuerdo con las necesidades, condiciones y niveles del servicio previstos en el presente contrato.
…6.14 Contratar, preparar y mantener actualizado al personal de mantenimiento, de operación y de venta en el manejo de los equipos de recaudo.
…6.23 Asumir por su cuenta y riesgo el costo de las actividades de operación, administración y mantenimiento de los equipos y demás infraestructura de recaudo.

De lo pactado en el contrato, que se acaba de transcribir, se evidencia que es al concesionario del recaudo a quien le corresponde realizar el mantenimiento, el aseo y la vigilancia de las áreas dadas en concesión por parte del Distrito; sin embargo, dichas áreas corresponden a lo que TRANSMILENIO S.A. otorgó en concesión.

Se estableció lo siguiente: *"(…) CLAUSULA 8.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA LA ACTIVIDAD DE RECAUDO.*
…8.2 La obligación de conservar la infraestructura que se le entrega en concesión, en condiciones óptimas para su utilización según su naturaleza y destinación".

Esta conservación implica que se le deba hacer un adecuado mantenimiento a la infraestructura dada en concesión.
"…8.4 La obligación de diseñar y ejecutar por su cuenta, a su riesgo y previa autorización de TRANSMILENIO S.A., las obras, los trabajos y las actividades que le corresponda desarrollar, tanto para la dotación como para la conservación de la infraestructura que se recibe en concesión.

En relación con la infraestructura entregada en concesión el contrato establece:
"(…) CLAUSULA 11.- INFRAESTRUCTURA QUE SE ENTREGA EN CONCESIÓN

"La infraestructura que se entrega en concesión, corresponde únicamente al espacio para la ubicación de los puntos de venta, la unidad de consolidación de datos y las barreras de control de acceso en cada uno de los puntos de parada del Sistema TransMilenio, y estará dotada de cableado eléctrico a un punto previamente definido, los ductos tipo cárcamo para el cableado telefónico y red de lógica, un punto hidráulico, y una acometida telefónica.
Adicionalmente TRANSMILENIO S.A. entregará en concesión un espacio equivalente a 30 mt2 para la Unidad de Procesamiento de Datos en las instalaciones en las cuales opere el centro de control del Sistema TransMilenio.

Una vez entregada la infraestructura con la dotación básica mencionada, el CONCESIONARIO se responsabiliza y asume a su cuenta y por su riesgo la adecuación, dotación complementaria, expansión, operación y mantenimiento de la misma.

(…) CLAUSULA 12.- ENTREGA DE BIENES
(…) Los inmuebles entregados en concesión se encontrarán bajo la responsabilidad, administración, vigilancia y control del CONCESIONARIO a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega de infraestructura, pero se encontrarán afectos en todo caso, de manera exclusiva, a brindar soporte a la actividad de recaudo del Sistema Transmilenio durante todo el término del contrato de concesión, y por lo tanto, no podrán ser utilizados con ninguna finalidad o para ningún efecto diferente.

CLAUSULA 13.- RESPONSABILIDAD Y RIEGO
A partir de la fecha de suscripción de la respectiva acta de entrega, el CONCESIONARIO asume las siguientes responsabilidades y riesgos en relación con los bienes que se le entregan:
13.1. El CONCESIONARIO asume y será totalmente responsable por todos y cualesquiera daños, deterioros, perjuicios, pérdidas o invasiones de hecho de los bienes que integran la infraestructura que se entrega en concesión, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros diferentes de TRANSMILENIO S.A. la reparación o indemnización de los daños y perjuicios y /o subsecuentes cuando a ello haya lugar.

(…) CLAUSULA 14.- ADECUACION Y DOTACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECAUDO ENTREGADA EN CONCESION
(…) El CONCESIONARIO deberá instalar a criterio suyo todos los implementos que se necesite para la operación de cada uno de los módulos, como lo son armarios de seguridad, escritorios, sillas, alcancías, vidrios blindados, y en general los bienes y servicios que garanticen la eficiencia operativa de las actividades de la concesión y la seguridad del valor recaudado. Los mobiliarios y accesorios deben estar acordes con la identidad corporativa de Sistema TransMilenio y con los diseños arquitectónicos de los puntos de parada.

(…) CLAUSULA 17.- CONSERVACION DE LA INFRAESTRUCTURA
Será responsabilidad del CONCESIONARIO brindar mantenimiento y efectuar todas las obras de conservación que puedan requerirse para garantizar que la infraestructura se encuentre permanentemente en óptimas condiciones físicas, favorezca la seguridad de los usuarios y preserve la imagen institucional del Sistema TransMilenio, y será responsable por cualquier deterioro que no provenga de la naturaleza o uso legítimo de la infraestructura.
El CONCESIONARIO deberá conservar el inmueble en las condiciones necesarias de aseo y ornato, adoptar las medidas de seguridad y mantenimiento de la infraestructura utilizada para el recaudo, y prestar la colaboración necesaria en el aseo del sector, absteniéndose de arrojar basuras en sus alrededores.

Las actividades de conservación de la infraestructura serán realizadas por cuenta y bajo el riesgo del concesionario, en condiciones que garanticen la operación eficiente de dicha infraestructura, la idoneidad técnica de la organización y desempeño en la actividad de recaudo del Sistema

TransMilenio, y el cumplimiento de los niveles de servicio previstos para la actividad de recaudo en el presente contrato.

Con lo anterior queda demostrado que las actividades de vigilancia, aseo y mantenimiento de la parte que se utiliza para el recaudo del Sistema es responsabilidad del CONCESIONARIO.

Esto se demuestra también con el contenido de los pliegos de condiciones y del adendo Nº 1 de la Licitación Pública Nº 001 de 2003 cuyo objeto es el de contratar una auditoria para el proceso de recaudo. En dicha licitación se establece:

"2.2.1.1.3. SUPERVISION DE LA CALIDAD DEL SERVICIO.
El auditor debe visitar continuamente las estaciones con el fin de determinar la calidad del servicio que presta el recaudados, realizando visitas de campo periódicas y continuas, durante todo el horario de operación, todos los días de la semana.

Durante las visitas el AUDITOR debe verificar al menos los siguientes aspectos:
(…) - El estado de aseo de las áreas destinadas a las actividades de recaudo en las estaciones del Sistema TransMilenio.
- El estado de chapas, vidrios, muebles y señalización de recaudo.
- La seguridad de las conexiones eléctricas en las zonas de recaudo.

Conclusiones
- Existe un vacío en los contratos de concesión de las troncales en asignación de la responsabilidad sobre a cual de los agentes del sistema le correspondería realizar las labores de vigilancia, aseo y mantenimiento de las estaciones de la Fase I. Dichos contratos establecen que será el Sistema TransMilenio quien contratará tales actividades; sin embargo, el sistema no es persona jurídica con capacidad de contratar y adquirir obligaciones, éste esta compuesto por varios agentes a los cuales se les ha garantizado su sostenibilidad de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 6.1. de los contratos de concesión.

Como quiera que es la Empresa TRANSMILENIO S.A. la que ha asumido y contratado los servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento para las estaciones de la Fase I, se podría estar configurando el pago de lo no debido por parte de esta empresa, situación que debe ser analizada cuidadosamente por parte de la Contraloría de Bogotá.

Por los anteriores hechos, la Contraloría de Bogotá, solicitó a la Empresa Transmilenio S.A. mediante los oficios 31101-035, radicado en la empresa bajo el No. 1993 del 2 de marzo /04 y el Oficio No. 31101-051 del 18 de marzo /04, radicado en esa empresa, bajo el No. 2701 en la misma fecha, la información sobre los pagos realizados por dichos concepto a la vez que se pidió explicaciones referentes a dichos pagos.

La empresa presentó respuestas mediante los Oficios No. 1283 del 5 de marzo y 1621 del 20 de marzo /04, las cuales no fueron aceptadas por esta auditoría en

razón a lo siguiente:

La pregunta planteada por esta auditoría fue la siguiente:
"Sí es el Sistema Transmilenio, el responsable de los costos por prestación de servicios de aseo, mantenimiento y vigilancia de las estaciones del Sistema - Fase I y de la prestación de servicios de mantenimiento de las estaciones Fase II, ¿Por qué la empresa Transmilenio S.A. asumió tales costos,...?. Favor explicar las razones por las cuales están asumiendo dichos costos".

La respuesta presentada por Transmilenio S.A. de una parte, no correspondió a lo preguntado, porque el deber que tiene el Estado, en lo referente a asegurar la eficiente prestación de los servicios públicos, no esta en duda, así como tampoco el hecho que TRANSMILENIO S.A. como empresa gestora y titular del Sistema, le corresponda el control, regulación y planeación de la actividad del transporte masivo en la ciudad de Bogotá, D.C. Igualmente, tampoco está en duda, que como titular del Sistema, TRANSMILENIO S.A. tiene el deber de mantener adecuadamente decuada y debida prestación del servicio.

Pero lo que no comparte este Ente de Control es que sea el Estado el que deba asumir los gastos de aseo, vigilancia y mantenimiento, del Sistema, cuando el mismo no solo está integrado por la Infraestructura sino que también comprende otros tres componentes, que son: Sistema de Operación, Sistema de Recaudo, y una empresa de control, gestión y planeación del sistema; Transmilenio S.A [8].

Por el hecho de no haber dejado claramente definido y explicados los cuatro componentes del Sistema Transmilenio, tanto en los contratos de Concesión de Operación Troncal, (numeral 1.77) [9] como en los de Alimentación y en el de Recaudo de la Fase I, indicando que los cuatro componentes del Sistema y el haber limitado su definición solo a uno de sus componentes, como fue, incluir solo la infraestructura, y a sistemas de operación y control, y por no haber dejado claramente definido dentro de las obligaciones de los operadores troncal y de alimentación la de asumir los costos de aseo, vigilancia y mantenimiento de las estaciones del Sistema, en la parte que le correspondiera a cada uno de los componentes del Sistema, como sí ocurrió en la Parte II, Capítulo II, Derechos y Obligaciones del Concesionario, Cláusula 6, numerales 6.8; 6.9; 6.11; 6.14 y 6.23 y en la Cláusula 17 del Contrato de Concesión para el recaudo de la Fase I y en los Contratos de Operadores Troncal de la Fase 2 del Sistema, cuando claramente se estableció como obligaciones de los operadores el aseo y vigilancia de las estaciones, e igualmente en el Título 9 de dichos contratos Servicios Conexos indica

8 Documento Conpes 3093 del 15 de noviembre de 2000, página 19 define: "El Sistema Transmilenio comprende cuatro componentes: Infraestructura, Sistema de Operación, Sistema de Recaudo y una empresa de Gestión, control y planeación del Sistema: la entidad pública Transmilenio S.A. . La infraesattructura, gestión, control y planeación del sistema son provistos por el Estado, mientras que la operación y el recaudo son contratados con el sector privado".

9 Contratos de concesión de operación troncal del sistema transmilenio, Definiciones, numeral 1.77, dice: "1.77. Sistema Transmilenio: es el conjunto de Infraestructura, predios, bienes, equipos e instalaciones y sistemas de operación y control que conforman el sistema de transporte terrestre automotor masivo de pasajeros bajo la modalidad de autobuses en la ciudad de Santa Fe de Bogotá, 2.C."

que *"9.1. El Sistema contratará servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento de estaciones, para mantener un nivel de alta calidad en los servicios que preste el Sistema a los usuarios".*

Es importante tener en cuenta que TRANSMILENIO S.A. obtiene el 4% del total de la bolsa del Sistema, este porcentaje es ínfimo, si se observa que, es uno de lo componentes del sistema que menos participación recibe, junto con la Fiducia, porque está establecido que el máximo porcentaje que puede obtener cada componente es: Alimentadores: hasta un 20%; Operador de Recaudo: hasta 11%; Fiducia: hasta 0.5%; el Ente Gestor: 4%; una vez se haya pagado a estos agentes, el restante se distribuye entre los Operadores Troncal.

Adicionado a lo anterior, al hecho que la capacidad operacional de la empresa demuestra que por cada peso requerido para apropiaciones de funcionamiento, Transmilenio S.A., solo dispuso de 0.90 centavos de recursos propios, principalmente de participación del 4% de ingresos del Sistema por lo que la empresa aún no es autosostenible.

Comparando lo sucedido hasta ahora, lo que ha recibido cada componente del Sistema es: Alimentadores, 17%, Operador Recaudo 7.99%, Fiducia 0.4% y el Gestor 4%, para un subtotal del 29.39%; es decir que los Operadores Troncal están recibiendo aproximadamente el 70.61% del total de los ingresos del Sistema y sin embargo no están asumiendo el pago por conceptos de prestación de servicios de aseo, vigilancia y mantenimiento de las estaciones de la Fase I; al igual que tampoco están asumiendo lo correspondiente a mantenimiento de estaciones de la Fases 1 y 2. Estos gastos los está asumiendo Transmilenio S.A., con el porcentaje del 4% que recibe de Ingresos del Sistema

De otra parte, vale la pena aclarar, que por el hecho de que el Documento Conpes 3093 contemple: *".... la infraestructura, gestión, control y planeación del sistema son previstos por el Estado, y control son provistos por el Estado,* quiera ello decir, que el Estado deba asumir los costos de vigilancia, aseo y mantenimiento de las estaciones, las cuales hacen parte de la infraestructura necesaria para la explotación del servicio público urbano masivo de pasajeros, en el cual los cuatro componentes reciben un porcentaje de los ingresos por la explotación de este servicio.

Lo que ocurrió fue que las obligaciones de vigilancia, aseo y mantenimiento de parte de la infraestructura del Sistema, como son las estaciones, no se definió plenamente en los contratos (tanto de operador troncal como de Alimentadores de la Fase I), a cargo de quien quedaban como obligación, o que parte debía asumir cada uno de los componentes del sistema, como: gestor; Operadores (de troncal y alimentación), contrario a lo que sí ocurrió con otra parte de la infraestructura del sistema como fue la correspondiente a los patios y áreas de soporte, en los cuales se estableció plenamente en la Cláusula Novena, las obligaciones del concesionario derivadas de la adjudicación de las áreas de soporte técnico.

Transmilenio S.A. ha pagado y comprometido sus presupuestos al asumir los gastos por prestación de servicios de aseo y vigilancia de estaciones del sistema de la fase 1 y por prestación de servicios de mantenimiento de estaciones del sistema de las fases 1 y 2 por $20.524.8 millones por concepto de celebración de contratos de: Aseo y Vigilancia de estaciones de la Fase 1 y de mantenimiento de estaciones de las fases 1 y 2 del Sistema, así:

TABLA 62
CONTRATOS DE ASEO, VIGILANCIA (FASE 1) Y DE MANTENIMIENTO DE ESTACIONES (FASES 1 Y 2) SUSCRITOS PRO TRANSMILENIO S.A.

En Millones de Pesos

CONCEPTO	CONTRATO	CONTRATISTA	VIGENCIA	VALOR	SUBTOTAL
ASEO FASE I	060 /00	FULLER	Diciembre 15 / 00 a Febrero 28/02	362.3	
	005/02	Internacional de Negocios	28 febrero /02, al 27 de febrero/03	1.449.2	
	030/03	Aseo Global	1 de marzo /03 a 29 de febrero/04	1.484.0	
	451/03	Casalimpia S.A.	1 marzo /04 al febrero 28 /06	3.148.05	
					6.443.5
VIGILANCIA FASE I	102/00	Serviconfort Ltda..	14 diciembre /00 a 13 de febr./01	77.8	
	007 /01	Serviconfort Ltda..	14 febrero/01 a13 de marzo/02	1.025.8	
	008/02	Serviconfort Ltda..	14 marzo/02 a 3 marzo/03	1.386.2	
	27/03	Consorcio Asosecol Ltda, Megaseguridad la Proveedora Ltda, Granandina	3 marzo/03 a 2 marzo /04	1.499.4	
	461/03	Consorcio Vise - Vigilancia	3 marzo/04 a 2 febrero/06	3.083.1	
					7.072.4
MANTENIMIENTO FASE I	076 /00	Consorcio MANTRAS 2001	15 diciembre /00 a 1 marzo/02	800.0	
	004/02	Consorcio MANTRAS 2002	1 marzo/02 a 28 febrero/03	800.0	
	024/03	Consorcio MANTRAS 2003	1 marzo/03 a 29 febrero/04	1.120.7	
FASE I y II	111/04	Consorcio Mantras 2004	1 marzo/04 a 29 de febrero /06	4.288.0	
					7.008.7
		Total			**20.524.8**

Fuente: Transmilenio S.A., Contratos, Oficio: 1283 del 5 de marzo /04, 1448 del 15 de marzo /04, 1621 del 20 de marzo /04
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Los $20.524.8 millones correspondiente al valor de los contratos que la empresa ha celebrado para la prestación de servicios de aseo, y vigilancia en estaciones de la fase 1 del Sistema y por prestación de mantenimiento en las estaciones de las fases 1 y 2 del Sistema, al 31 de diciembre /03, había girado $9.022.0 millones, distribuidas así:

TABLA 63
GIROS POR ASEO, VIGILANCIA (FASE 1) Y MANTENIMIENTO DE ESTACIONES (FASES 1 Y 2) REALIZADOS POR TRANSMILENIO S.A.

En Millones de Pesos

CONCEPTO	CONTRATO	CONTRATISTA	V/r. CTO	V/r. GIRO
ASEO FASE I	060 de 2000	FULLER	362.3	362.3
	005 de 2002	Internacional de Negocios	1.449.2	1.449.2

CONCEPTO	CONTRATO	CONTRATISTA	V/r. CTO	V/r. GIRO
	030 de 2003	Aseo Global	1.484.0	1.029.7
	451 de 2003	Casalimpia S.A.	3.148.0	
				2.841.2
VIGILANCIA FASE I	102 DE 2000	Serviconfort Ltda.	77.8	77.8
	007 de 2001	Serviconfort Ltda.	1.025.8	1.025.8
	008 DE 2002	Serviconfort Ltda.	1.386.2	1.386.2
	27 de 2003	Consorcio Asosecol Ltda., Megaseguridad la Proveedora Ltda., Granandina	1.499.4	1.120.8
	461 de 2003	Consorcio Vise - Vigilancia	3.083.1	
				3.610.6
MANTENIMIENTO FASE I FASE I y II	076 DE 2000	Consorcio MANTRAS 2001	800.0	800.0
	004 de 2002	Consorcio MANTRAS 2002	800.0	800.0
	024 de 2003	Consorcio MANTRAS 2003	1.120.7	970.0
	111 de 2004	Consorcio Mantras 2004	4.288.0	
				2.570.0
		Total		**9.022.0**

Fuente: Contratos, Oficio: 1283 del 5 de marzo /04, 1448 del 15 de marzo /04, 1621 del 20 de marzo /04 e Información suministrada por la Oficina d e Presupuesto de la entidad

Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la empresa Transmilenio S.A.

Así mismo, de los $20.524.8 millones correspondiente al valor de los contratos celebrados por parte de la empresa, para la prestación de servicios de aseo, y vigilancia en estaciones de la fase 1 del Sistema y por prestación de mantenimiento en las estaciones de las fases 1 y 2 del Sistema, a 31 de diciembre /03, comprometió en Cuentas por Pagar de la vigencia 2003, y con Vigencias Futuras, de los años 2004 y 2005 el valor de $11.502.8 millones (Cuentas por pagar $2.335.4 millones Vigencia 2004 $ 4.473.4 millones y vigencia 2005 $4.693.9 millones), distribuidas así:

TABLA 64

COMPROMISOS EN CUENTAS POR PAGAR Y VIGENCIAS FUTURAS POR GASTOS DE VIGILANCIA Y ASEO (FASE1) Y DE MANTENIMIENTO DE ESTACIONES (FASES 1 Y 2)

En Millones de Pesos

CONCEPTO SERVICIO	CONTRATO	CONTRATISTA	VALOR CONTRATO	VALOR C X P Y VIG, FUTURAS
	030 de 2003	Aseo Global	1.484.0	454.2
ASEO FASE I	451 de 2003	Casalimpia S.A.	3.148.0	3.148.0
				3.602.3
	27 de 2003	Consorcio Asosecol Ltda., Megaseguridad la Proveedora Ltda, Granandina	1.499.4	378.6
VIGILANCIA FASE I	461 de 2003	Consorcio Vise - Vigilancia	3.083.1	3.083.1
				3.461.7
MANTENIMIENTO I FASE I y II	024 de 2003	Consorcio MANTRAS 2003	1.120.7	150.1
	111 de 2004	Consorcio Mantras 2004	4.288.0	4.288.0
				4.438.6

CONCEPTO SERVICIO	CONTRATO	CONTRATISTA	VALOR CONTRATO	VALOR C X P Y VIG, FUTURAS
		Total		**11.502.8**

Fuente: Contratos, Oficio: 1283 del 5 de marzo /04, 1448 del 15 de marzo /04, 1621 del 20 de marzo /04 e Información suministrada por la Oficina d e Presupuesto de la entidad

Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la empresa Transmilenio S.A.

Presuntamente existe vació jurídico en los contratos de concesión tanto de Operadores Troncal como de Alimentadores de la Fase I, por cuanto no se establecieron las responsabilidades en lo referente a los gastos de aseo, vigilancia y mantenimiento de las estaciones del Sistema de la Fase I, a pesar de que el documento Conpes 3093 de Noviembre de 2000, definió claramente el Sistema Transmilenio, al igual que existe vació jurídico en cuanto a la responsabilidad en el pago de mantenimiento de estaciones en los contratos de concesión de la Fase 2.

Pero la existencia de dicho vació jurídico, no debe conllevar a que obligatoriamente el Estado deba asumir los costos incurridos en la operación o en la ejecución del contrato. Por lo tanto se considera que se debe realizar un estudio jurídico por parte de la Empresa Transmilenio S.A. tendiente a:

1) De una parte, conocer cuál sería la vía jurídica apropiada para solucionar esta situación, tendiente a que la totalidad de los componentes del Sistema que hagan uso de esta parte de la infraestructura (estaciones de la Fase I) participen en el pago de los gastos por aseo, vigilancia y mantenimiento por el período restante de ejecución de los respectivos contratos de la fase 1. Así mismo para lo referente a los gastos de mantenimiento de estaciones de la Fase II.

2) Con relación a los gastos por aseo, vigilancia y mantenimiento de las estaciones de la Fase I, al igual que los gastos por mantenimiento de estaciones de las Fases 1 y 2 del Sistema, que han sido asumidos por Transmilenio, S.A. lo cual asciende a $20.524.8 millones y que a 31 de Diciembre /03, se giraron $9.022.045.010 se debe buscar por parte de Transmilenio S.A. los mecanismos para que los componentes del Sistema como son el gestor, los operadores tanto de troncales como de alimentación, y el recaudador de la Fase I, paguen estos costos, en proporción al porcentaje que han recibe cada uno, sobre los ingresos del Sistema, en el desarrollo de la prestación de la operación de la Fase I., así:

- Gestor (Transmilenio S.A.) 3% 4%
- Operadores de Alimentación hasta un 20% (actualmente está en 17% aprox.)
- Operador de Recaudo (Angelcom) Máximo hasta un 11% (actualm. está en 7.99%)
- Fiducia Máximo el 0.5% (está recibiendo el 0.4%)
- Operador Troncal (Si-99, Metrobus, Expres del Futuro, SITM) reciben el 70.61%

La Contraloría de Bogotá, no alcanzó a realizar por completo, el estudio, en razón a que en virtud al Control Excepcional la contraloría General de la República asumió el Control Fiscal de la Empresa.

De lograrse acuerdo entre las componentes del Sistema para asumir los gastos, de conformidad con los porcentajes que cada uno está recibiendo sobre los ingresos del sistema, será:

TABLA 65
GASTOS GIRADOS POR TRANSMILENIO S.A. POR CONCEPTO DE ASEO, VIGILANCIA (FASE 1) Y MANTENIMIENTO (FASES 1 Y 2) DE ESTACIONES

Concepto	Alimentadores (17%)	Op. Recaudo (7.99%)	Gestor (4%)	Fiducia (0.4%)	4 Operadores Troncal (70.61%)	TOTAL GIRADO	VALOR QUE NO DEBE ASUMIR LA EMPRESA TM S.A.
Aseo (3 Contratos)	483.013.106.22	227.016.159.92	113.650.142.64	11.365.014.26	2.006.209.142.95	2.841.253.566	2.727.603.423.36
Vigilancia (4 Contratos)	613.818.243.16	288.494.574.29	144.4127.821.92	14.442.782.19	2.549.512.126.44	3.610.695.548.00	3.644.267.726.08
Mantenimiento (3 Contratos)	436.916.302.32	205.350.662.09	102.803.835.84	10.280.383.58	1.814.744.712.17	2.570.095.896.00	2.467.292.060.16
	1.533.747.651.70	720.861.396.30	360.881.800.40	36.088.180.04	6.370.465.981.56	9.022.045.010.00	8.661.163.209.60

Fuente: Contratos, Oficio: 1283 del 5 de marzo /04, 1448 del 15 de marzo /04, 1621 del 20 de marzo /04 e Información suministrada por la Oficina d e Presupuesto de la entidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la empresa Transmilenio S.A.

Observaciones

4.7.1. Hasta tanto no exista acuerdo entre los componentes del Sistema para que asuman los costos que ha pagado Transmilenio S.A. se configura **Presunto Detrimento** por **$8.661.163.210.00** ($9.022.045.010 – $360.881.800.40) correspondiente a la diferencia entre el valor pagado por Transmilenio S.A. y el que realmente le corresponde asumir, de acuerdo con el porcentaje que recibe de los ingresos del Sistema, (4% de dichos costos).

4.7.2. Pero a la par de la existencia de un presunto detrimento por $8.661.163.210.00, también **se debe elaborar Control de Advertencia**, tendiente a que la Empresa busque los mecanismos necesarios tendientes a que el valor que la empresa se comprometió a pagar con su presupuesto a través de Cuentas por Pagar y Vigencias Futuras de los años 2004 y 2005, por valor de $11.502.8 millones, sean asumidos por todos los integrantes del Sistema Transmilenio, de acuerdo al porcentaje que cada uno de ellos recibe de los ingresos del Sistema, así:

TABLA 66
VALOR COMPROMISOS ADQUIRIDOS POR TRANSMILENIO S.A. EN CUENTAS POR PAGAR Y VIGENCIAS FUTURAS DE LOS AÑOS 2004 Y 2005.

Concepto	Alimentadores (17%)	Op. Recaudo (7.99%)	Gestor (4%)	Fiducia (0.4%)	4 Operadores Troncal (70.61%)	TOTAL C X P Y VOGENCIAS FUTURAS
Aseo (2 Contratos)	612.398.829.35	287.827.449.79	144.093.842.20	14.409.384.22	2.543.616.549.44	3.602.346.055.00
Vigilancia (2 Contratos)	588.505.906.84	276.597.776.21	138.471.978.08	13.847.197.81	2.444.376.593.06	3.461.799.452.00
Mantenimiento (2 Contratos)	754.577.129.32	354.651.250.78	177.547.559.84	17.754.755.98	3.134.158.300.08	4.438.688.996.00
	1.955.481.865.51	**818.076.476.79**	**460.113.380.12**	**46.011.338.01**	**8.122.151.442.57**	**11.502.834.503.00**

Fuente: Contratos, Oficio: 1283 del 5 de marzo /04, 1448 del 15 de marzo /04, 1621 del 20 de marzo /04 e Información Suministrada por la Oficina d e Presupuesto de la entidad
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Por el Vacío Jurídico y por las inconsistencias existentes en este aspecto, mediante Oficio 31101-060 del 30 de marzo de 2004, se envió a la Dirección de Infraestructura y Transporte, para que el Comité Jurídico decida cual es el camino a seguir por parte de la Contraloría de Bogotá, por que podrían existir dos caminos:

Elaborar Control de Advertencia para que la Empresa Transmilenio S.A., adopte las medidas conducentes a recuperar el dinero tanto girado como comprometido con Cuentas por Pagar y con Vigencias Futuras, por parte de la misma, por concepto de prestación de servicios de Aseo y Vigilancia de la Fase I y por concepto de mantenimiento de estaciones de la Fases I y II, por cuanto dicho costo lo está asumiendo la ciudad, cuando debiera ser asumido por todos los componentes del Sistema, siendo este por valor de $11.042.721.112.88. Dicho Control de Advertencia no fue comunicado a la Empresa por parte de la Contraloría de Bogotá, por haber sido asumido el Control Fiscal de la Empresa, por parte de la Contraloría General de la República, en virtud del control excepcional, será ese organismo quien realice las gestiones pertinentes.

4.8. CHATARRIZACIÓN Y REPOSICIÓN

Con la Licitación Pública 07 de 2002, se resaltó el hecho de que la misma, incrementó la equivalencia de vehículos a chatarrizar por cada bus articulado que ingresara al Sistema Transmilenio en el desarrollo de la segunda fase del mismo con relación a la primera. Este aspecto se plasmó en los Pliegos de Condiciones y en los contratos de concesión dentro de los cuales se estableció que el participante de la Licitación ofrecería desintegrar físicamente una cantidad de vehículos equivalentes de transporte público colectivo matriculados en Bogotá o Soacha y / o con radio de acción urbano en la ciudad de Bogotá; o incluidos en el Convenio Ínter administrativo suscrito entre el Ministerio de Transporte, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía Municipal de Soacha y la Gobernación de Cundinamarca, para la regulación del transporte público del Corredor Bogotá-Soacha. Comparando las equivalencias para la desintegración de vehículos tanto de la Fase Uno (Licitación 001/99) como de la Fase Dos (Adendo 2 Lic.007/02) se tiene:

TABLA Nº 67

COMPARATIVO DE VEHICULOS A CHATARRIZAR FASE I - FASE II

TIPO DE VEHÍCULO	FASE I LICITACIÓN 001/99		FASE II LICITACIÒN 007/02
	Nº Unidades por Bus Articulado	Nº Unidades por Bus Articulado (1)	Nº Unidades por Bus Articulado
OPERADORES TRONCAL			
Bus	2.97	2.7	6.0
Bus Ejecutivo	3.96	3.6	
Buseta	5.83	5.3.	4.5
Colectivo	11.77	10.7	7.2
Promedio por articulado	6.13	5.57	5.9
OPERADORES ALIMENTACIÓN	**Bus de Menor capacidad**		
Operadores Fase1 y Fase 2	1: 1		1: 1

(1) En rutas específicas de las troncales

Fuente: TRANSMILENIO S.A. Pliegos de Condiciones y Adendos Licitaciones 01/99 y 007 /02

Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante Transmilenio S.A

La equivalencia para la desintegración de vehículos de servicio público colectivo, contemplada en la Licitación 007/02, fue aumentada de 2.97 y 2.7 (que se tenía en la fase 1) a 6.0 buses en la Fase 2, por cada articulado que ingresara al Sistema Transmilenio; mientras que para buseta y colectivo, la equivalencia fue disminuida al pasar de 5.3 a 4.5 vehículos por cada articulado que ingrese al Sistema.

Al 17 de marzo /04, los buses articulados, que se han vinculado al Sistema, son 546 (490 de la fase 1, y 56 de la Fase 2), Por el ingreso de estos vehículos articulados se chatarrizaron 1.725 vehículos de transporte público colectivo (1.341 vehículos por la fase 1 y 384 vehículos por la fase 2).

Lo anterior indica que en la fase 1 en promedio se chatarrizaron 2.73 vehículos de transporte colectivo (en su mayoría buses) por cada articulado que ingresó al sistema; mientras que en la Fase 2, se chatarrizaron en promedio 6.85 vehículos tipo buseta por cada vehículo articulado que ingresó al Sistema indicando ello que lo establecido en los Pliegos de Condiciones de las licitaciones para contratos de concesión de operadores troncal de las fases 1 y 2 en cuanto a chatarrización se ha venido cumpliendo.

TABLA 68
COMPARACIÓN DE VEHÍCULOS ARTICULADOS QUE INGRESARON AL SISTEMA Y CHATARRIZACIÒN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

VEHICULOS VINCULADOS						**VEHICULOS CHATARRIZADOS**			
FASE	OPERADOR TRONCAL	AÑO	No. vehículos	Subtotal		**AÑO**	**No. vehículos**	**Subtotal**	
UNO	SI - 99 S.A.	2001	111			2000			
		2002	49			2001			
		2003	7			2002			
		2004	1			2003			
				168			460		
	EXPRESS DEL FUTURO	2001	123			2000			
		2002	2			2001			
		2003	1			2002			
				126			344		
	SITM	2001	100			2000			
		2003	3			2001			
		2004	1			2003			
				104			284		
	METROBUS	2001	91			2001			
		2004	1						
				92			253		
	Total Fase 1			490				**1.341**	
DOS	TRANSMASIVO S.A.	2003	7			2002			
		2004	14			2003			
				21			133		*
	SI-02 S.A.	2003	4			2003			

VEHICULOS VINCULADOS						VEHICULOS CHATARRIZADOS			
		2004	12			2004			
				16			115		**
		2003	4			2003			
	CONEXIÓN MÓVIL S.A.	2004	15			2004			
				19			136		***
	Total Fase 2			56				**384**	
	TOTAL FASE 1 Y 2			546				**1.725**	

* 7 buses y 126 busetas

** 3 buses y 124 busetas *** busetas

Fuente: Transmilenio S.A , Oficio 1528 del 17 de Marzo /04
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Se enfatiza que el mayor número de vehículos de transporte público urbano colectivo que circula en la ciudad pertenece a buses corrientes, por lo que la Administración Distrital deberá implementar y acelerar la medida de reducir la sobreoferta de transporte público aún existente en la ciudad, contribuyendo al plan de chatarrización y reposición de vehículos tendiente a la actualización del parque automotor de transporte público, como parte de la política pública de transporte sostenible y mejorado.

Por lo anterior, es preciso que la Administración Distrital adopte las medidas de control pertinentes a fin de garantizar que el proceso de chatarrización que se inició para la Fase II del Sistema, se cumpla en debida forma, tal como está planteado en los contratos de Operación Troncal correspondientes.

4.9. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO 2003.

Al corte de esta auditoría el Seguimiento al Plan de Mejoramiento suscrito por TRANSMILENIO S.A. como consecuencia de los hallazgos de carácter administrativo que se comunicaron a la administración con el Informe de Auditoria Gubernamental con Enfoque Integral de la vigencia de 2002, no se pudo cotejar por pérdida de competencia de la Contraloría de Bogotá, por cuanto el Control Fiscal fue asumido por la Contraloría General de la República en virtud al Control Excepcional efectuado. Se alcanzó a verificar fue lo relativo a Actividades sistematizadas, las cuales se describen a continuación.

4.9.1. Actividades Sistematizadas

4.9.1.1 Seguimiento al Contrato 062 se 2001- Informática Siglo 21 – desarrollo Sistema de Información SIDF (Sistema liquidación y Distribución de Fondos)

En la revisión de la cuenta 2002-2003, se encontró que el contrato en mención se encontraba en proceso de modificación debido a que se le hicieron ajustes para la tarifa

técnica. La entidad adquirió como compromiso modificar el programa a fin de que se ajuste a los nuevos requerimientos de liquidación de la tarifa.

Al realizar el respectivo seguimiento en el presente proceso auditor, encontró que :

El contrato 062/2001, tenía como objeto: *"Diseño, desarrollo y puesta en marcha de una solución de software que le sirva de soporte a la Dirección Financiera en la tarea de verificar la correcta liquidación, distribución y pago que efectúa la entidad fiduciaria a cada uno de los agentes del sistema. De forma adicional el sistema informativo a desarrollar debe permitir el registro, control y administración de multas y bonificaciones que se deben aplicar a operadores troncales, operadores de alimentación y concesionario del recaudo; de conformidad con los requerimientos contenidos en los términos de la referencia de la contratación 022 de 2001".*

Este contrato finalizó el 3 de mayo de 2002 y se liquidó el 3 de septiembre de 2002 de conformidad por las partes. Folio 212 de la carpeta contrato 062/2001.

Con la puesta en marcha de la fase I de la operación del Sistema TransMilenio S.A. y la iniciación de la fase II, lo cual implicaba modificaciones contractuales a la concesión y operación de la fase I y nuevos contratos de concesión de la operación troncal y recaudo de la fase II, estas modificaciones no estuvieron cubiertas ni previstas en el contrato inicialmente pactado, por lo que se hace necesario modificar, actualizar y mantener el sistema de información SDLF, existente.

Los programas fuente del sistema contratado con Informática Siglo 21 son de propiedad de Transmilenio S.A., por lo cual se pueden ajustar y actualizar, por lo cual no implica diseñar un nuevo sistema.

Bajo estas consideraciones se realizó el contrato de prestación de servicios, No. 459 en diciembre 24 de 2003, con el Sr. Héctor Henry Jurado Soto para actualizar y efectuar el mantenimiento al sistema de información utilizado por las Direcciones Financiera y de Operaciones, para la actualización de tarifas del Sistema, la correcta liquidación del pago a los operadores de troncal, de alimentación y de recaudo, de modo que el software responda a las modificaciones contractuales realizadas a los contratos de concesión y operación de la Fase I del Sistema, desde septiembre del 2002 a la fecha y contemple lo estipulado a los nuevos contratos de concesión de la operación troncal y recaudo para la fase II del Sistema TransMilenio, todo ello conforme a los estudios de conveniencia y oportunidad así como la oferta presentada por el contratista. Por la suma de $16.000.000, con un plazo de ejecución de 7 meses; El contrato se finalizará en septiembre de 2004.

4.9.1.2. Seguimiento al Contrato 042 de 2000- Unión Temporal Texins S.A. – Seus Ltda. Sistema de Información Administrativo y Financiero (SIAFI)

En la revisión de la cuenta 2002 - 2003, se encontró que el contrato en mención se encontraba en proceso de conciliación entre el proveedor y TransMilenio S.A. a fin de poner en marcha el sistema de información.

Al realizar el respectivo al contrato en el presente proceso auditor, se encontró que:

Se recibieron los módulos del sistema de información a satisfacción por cada uno de los usuarios, según consta en acta de Sistema Integrado Administrativo y Financiero el 3 de Diciembre de 2003, firmado por cada uno de los usuarios sin ninguna observación. Se realizó acta de liquidación final del contrato 042 / 2000, el 4 de diciembre de 2003

Posteriormente se realizó con TEXINS SISTEMAS DE TECNOLOGIA AVANZADA S.A.,el contrato 464 de diciembre 29 de 2003, por $33.000.000, cuyo objeto fue: *"Prestación por parte del contratista de los servicios técnicos especializados de actualización, mantenimiento, asesoría y soporte sobre el Sistema de Información Administrativo y Financiero Integrado SEUS SP5 durante la operación y uso de cada uno de los módulos licenciados por TransMilenio S.A".* Este contrato está en ejecución y termina en Diciembre de 2004.

Conclusión:
El Sistema de Información SIAFI. SEUS SP5, fue entregado a satisfacción y recibido por los usuarios, acto seguido se firmó contrato de mantenimiento de este sistema de información, con la misma firma, por el termino de un año.

4.10. EVALUACION DEL SISTEMA TRANSMILENIO

4.10.1. Agentes del Sistema

La operación se realiza bajo un esquema de gestión que combina de manera organizada todos los elementos bajo un solo Sistema, sometida a las directrices del gestor con apoyo en el sistema de control que se utiliza como instrumento para la planeación, regulación y control del sistema. En los corredores troncales la operación se desarrolla por empresas privadas, al igual que en los servicios alimentadores del sistema, bajo la coordinación del gestor.

4.10.2. Agentes Gestores

Se consideran agentes gestores aquellos que propician la operatividad del Sistema, bien sea en su calidad de administradores del sistema de planeación y control, o como administradores y responsables de la infraestructura del Sistema, particularmente de la malla vial y su infraestructura básica complementaria (puentes peatonales, plazoletas, etc.)

La Empresa de Gestión – TRANSMILENIO S.A. tiene a su cargo la planeación, gestión y control del Sistema de Transporte Masivo. Transmilenio S.A., en su calidad de ente gestor del Sistema, obtiene a título de participación en los beneficios económicos derivados de la explotación económica durante el término de vigencia de los contratos, para la fase 1, en principio un 3% del total de los recursos del Fondo Principal y posteriormente, a partir de septiembre de 2002, un 4%.[10]

El Instituto de Desarrollo Urbano, es el encargado de asumir la gestión y administración de la malla vial destinada a la funcionalidad del Sistema, tanto en su construcción como en su mantenimiento a largo plazo.

10.4.3. Agentes del Sistema

Se consideran agentes del Sistema, aquellos diferentes a TRANSMILENIO S.A. cuya actividad dentro del Sistema determina la funcionalidad del mismo en cualquiera de sus aspectos operativos. La remuneración de los agentes se efectúa en función de su desempeño de acuerdo con parámetros especificados contractualmente y con los precios licitados en el proceso de adjudicación.

Los agentes operadores: Son los siguientes:

Recaudo: El operador de recaudo es el encargado de comprar e instalar los equipos de recaudo, así como de vender los medios de pago del Sistema. La concesión se otorgó en la Fase I a la firma Angelcom S.A. y para la Fase II se adjudicó a la firma denominada Unión Temporal Fase II.[11]

La remuneración al concesionario está dada por la multiplicación del número de pasajes vendidos en el período por el costo del tiquete vendido; este costo es variable en función de los ingresos del Sistema, de manera que no supere en ningún caso el once por ciento (11%) de los ingresos totales.

Fiduciaria: El administrador de los recursos del Sistema es una sociedad fiduciaria, quien constituye un patrimonio autónomo con los flujos futuros del recaudo que le serán entregados en fiducia por los diferentes operadores y/o agentes del sistema, con la finalidad de que los utilice para la constitución de los fondos que se han establecido dentro de su estructura financiera, y para la remuneración de los beneficiarios de la operación del sistema; se contrató para la realización de esta

[10] El proceso auditor de la Contraloría de Bogotá D.C. a Transmilenio S.A. demostró que la participación del 3% en los ingresos del Sistema no era suficiente para cubrir los costos del gestor. Atendiendo los criterios del estudio, la empresa Transmilenio S.A. renegoció y modificó los contratos de concesión incrementando el porcentaje a 4%.

[11] La Unión Temporal Fase II esta integrada en un treinta por ciento (30%) por KEB TECHNOLOGY CO LTD quien es responsable del suministro de TISC y asesoría técnica en el desarrollo del contrato, y el setenta por ciento (70%) restante lo asume ANGELCOM S.A. quien es responsable de la propuesta, suministro, instalación e integración de equipos de sistemas de recaudo, operación de recaudo, control, administración y dirección.

actividad a la fiduciaria Lloyds Trust. El costo por la administración de la fiduciaria se pactó contractualmente en 0,0387% de los ingresos del Sistema.

Operadores Troncales: Son los encargados, a través de un contrato de concesión, de proveer, operar y mantener el equipo rodante que circula en los corredores troncales[12], así como el acondicionamiento y mantenimiento de las áreas destinadas para taller que se les adjudica. Los operadores de la Fase II adicionalmente serán responsables del aseo y seguridad de las estaciones en la troncal que les sea asignada. La tabla siguiente, muestra los operadores troncal de las fases 1 y 2.

TABLA 69
OPERADORES TRONCALES FASE I Y FASE II

Operador Troncal	Patio Portal	Buses Articulados
Fase I		
SI 99	Patio Portal de Usme	160
Exprés del Futuro	Patio Portal Calle 80	120
Sociedad Internacional de Transporte Masivo SITM	Patio Portal Autopista Norte	100
Metro Bus	Patio de operación Portal de Tunal	90
		470
Fase II		
Transmasivo	Portal de Suba	130
SI 02	Portal de las Américas	105
Conexión Móvil	Portal del Sur	100
		335

Fuente: Contratos de concesión operadores Troncal

Su remuneración está en función de los ingresos disponibles, una vez remunerados los cuatro agentes complementarios, de acuerdo con los siguientes tres factores: costo licitado por kilómetro, factor de ajuste a la velocidad en relación con la velocidad promedio del Sistema y número de kilómetros efectivamente recorridos que cumplan con la programación establecida por el Gestor.

Alimentadores: Los operadores de las rutas alimentadoras son los encargados de transportar desde y hacia las estaciones de integración y de cabecera los pasajeros del Sistema. Son los responsables de proveer operar y mantener el equipo rodante que circula en estas rutas.[13] Se remuneran de acuerdo con el número de pasajeros alimentados al sistema troncal multiplicado por el costo de adjudicación del servicio de transporte de pasajeros para rutas alimentadoras en la Fase 1. Para los concesionarios de la Fase 2, se incorporó adicionalmente la variable por kilómetro recorrido. Las empresas que operarán el sistema de alimentación en las Cuencas de las troncales de la Fase I se relacionan en la Tabla siguiente

[12] Son los buses rojos articulados con capacidad para movilizar 160 pasajeros (49 sentados y 111 de pie).
[13] Son los buses verdes que tienen una capacidad de 70 pasajeros c/u.

TABLA 70
OPERADORES SISTEMA DE LA ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1

Operador Sistema Alimentador	Cuencas	Buses
Sidauto S.A.	Cuenca Calle 80	56
	Estación Ciudad de Cali con Carrera 77	46
Alimentadores del Norte U.T "ALNORTE"	Estación de cabecera del Portal del Norte	31
Alimentadores consorciados "ALCON"	Estación de cabecera del Tunal	42
Codatermil	Portal de Usme	50
	Estación Molinos	10
Uribe – Uribe	Estación intermedia de la Calle 40 Sur	8
		243

Fuente: Contratos de concesión operadores alimentadores

En el avance de la Fase II, se cambiaron las Cuencas de Alimentación existentes en la Fase 1 y se establecieron las zonas de Alimentación, con una flota total de 381 buses, definiendo para este caso ocho zonas de alimentación, de las cuales se licitaron seis, mediante la Licitación Pública 05/03.

Con la adjudicación de la Licitación 05 /03, los operadores de alimentación para las seis zonas de la ciudad son: U.T. ALNORTE FASE 2; ALCAPITAL Fase 2; TAO S.A.; Consorcio ETMA; SI – 03, y Consorcio CITIMÓVIL

TABLA 71
NUEVAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN Y SUS CONCESIONARIOS

Número Zona	Nombre de la Zona	Operadores	Flota referente (Vehículos de 80 pasajeros)		Área (Km2)	
1	Zona Norte	ALNORTE FASE 2	35	9.16%	68.24	18.9%
2	Zona Suba	ALCAPITAL FASE 2	66	17.32%	37.06	10.2%
3	Zona Calle 80	TAO S.A.	80	20.99%	23.09	6.4%
4	Zona El Dorado	Sin Licitar	No licitada		46.02	12.7%
5	Zona Américas	Consorcio ETMA	66	17.32%	44.73	12.4%
6	Zona Sur	SI-03	80	20.99%	70.98	19.6%
7	Zona Usme	Consorcio CITIMÓVIL	54	14.17%	53.80	14.9%
8	Zona Cerros	Sin Licitar	No licitada		17.66	4.9%
			381	100.0%	361.58	100.0%

Fuente: Transmilenio S.A., Documentos icitación 05 de 1993, y Resolución de adjucación

4.10.4. Fuentes y Usos del Sistema Transmilenio

Ingresos del Sistema y Distribución

De acuerdo con los datos aportados por TRANSMILENIO S.A. durante el año 2003 existía en la ciudad una población demandante de mejoras en el servicio de transporte público de 5.588.321 habitantes. De este total, el Sistema TransMilenio

atendió en promedio 820.000 pasajeros / día durante los últimos meses del año. La cobertura general del servicio fue del 14.67%.

TABLA 72
COBERTURA POR VIGENCIAS 2001, 2002 Y 2003

Años de Operación del Sistema TransMilenio.	Población que Demanda el servicio	Población atendida	Cobertura General del servicio
2001	5.364.343	550.000	10.25
2002	5.474.584	770.000	14.06
2003	5.588.321	820.000	14.67
Promedio 2001-2003	5.475.749	713.333	12.99

Fuente: TRANSMILENIO S.A., vigencias 2001, 2002, 2003
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

En total durante el año se transportaron 230.173.296 pasajeros en el Sistema TransMilenio. En promedio se movilizaron 820.000 pasajeros diarios en el mes de diciembre de 2003, y 35,000 pasajeros por hora en el sentido más cargado. La cobertura general del servicio fue del 14,7% cifra que sigue siendo bastante baja frente a los problemas de movilización y como se menciona en el capitulo Análisis Sectorial las metas iniciales de lograr una cobertura máxima al año 2016, no se lograra por la imposibilidad de financiar la construcción de la infraestructura, por lo tanto la Entidad proyecta ampliar progresivamente hasta el año 2031 la expansión del Sistema en la ciudad.

La caída que se presenta en los meses de junio y noviembre corresponde a la estacionalidad propia de estas épocas del año donde se presentan periodos de vacaciones.

Desde inicio de operación regular (6 de enero de 2001) hasta el 31 de diciembre de 2003 se ha recaudado por venta de pasajes la suma de $526.610,5 millones.

El total distribuido a los agentes del Sistema desde el inicio de la operación de prueba y posterior operación regular (del 4 de diciembre de 2000 al 31 de diciembre de 2003) asciende a $525.513,8 millones de pesos; el neto de ingresos y egresos del Fondo de Contingencias (sin considerar rendimientos financieros) es de $1.492,1 millones; y el acumulado de multas por distribuir en el Fondo de Multas y Bonificaciones es de $99,9 millones.

El total recaudado para la vigencia 2003 asciende a $235.880,7 millones, que corresponden a la venta de 230.173.115 pasajes, cifra superior en $48.007,1 millones (25.6% de incremento) a la reportada para la vigencia fiscal de 2002 cuando dicho ingresos ascendieron a $187.873.6 millones de pesos.

TABLA 73

RECAUDO POR VENTA DE PASAJES

AÑO	Ventas anuales	variación	INGRESOS POR PASAJES VENDIDOS mes	variación
2001	119.854.050		102.856,2	
2002	207.696.156	73.23	187.873,6	82,65
2003	230.173.115	10,82%	235.880,7	25,55%
	557.723.321		**526.610,5**	

FUENTE: TRANSMILENIO S.A – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

El total distribuido a los operadores del Sistema después de multas y bonificaciones suma $236.594,5 millones.

En relación con la venta de pasajes para el año 2003 se vendió un total de 230.1 millones lo cual significa un incremento del 10,7% en relación con el periodo anterior en el cual la venta de pasajes se situó en 207.7 millones.

TABLA 74
PASAJES Y ALIMENTACIÓN VIGENCIA 2003

MES	Pasajeros mes 2003	Personas mes alimentador 2003	% PASAJEROS ALIMENTADOS	Pasajeros mes 2002	Personas mes alimentador 2002	% PASAJEROS ALIMENTADOS
ENERO	16.441.386	8.344.814	51,3%	12.391.804	4.456.310	36,0%
FEBRERO	19.024.895	9.259.502	49,3%	14.376.295	5.635.656	39,2%
MARZO	20.110.197	9.954.433	50,2%	14.842.429	6.085.620	41,0%
ABRIL	18.806.638	9.495.667	52,0%	16.983.669	7.033.270	41,4%
MAYO	20.713.163	10.249.442	49,9%	17.371.087	7.642.937	44,0%
JUNIO	17.337.162	8.748.816	50,3%	16.394.002	7.796.696	47,6%
JULIO	19.845.846	9.809.462	49,2%	18.451.638	8.927.726	48,4%
AGOSTO	18.987.479	9.440.630	49,9%	19.495.137	9.510.792	48,8%
SEPTIEMBRE	19.936.780	9.894.656	49,7%	19.540.191	9.470.546	48,5%
OCTUBRE	19.991.220	10.047.652	51,0%	20.407.067	9.899.321	48,5%
NOVIEMBRE	18.842.789	9.467.872	50,9%	19.099.499	9.504.264	49,8%
DICIEMBRE	20.135.560	9.171.368	50,1%	18.343.338	9.253.098	50,4%
	230.173.115	113.884.314	50,1%	207.696.156	95.216.236	45,8%

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá.

Durante el año 2003 se consolidó la operación de alimentación en las cuencas de la Fase I del Sistema TransMilenio, la cual se terminó de implantar en el año 2002. En total, la flota de alimentación contó con 243 buses, operando en 7 cuencas con un cubrimiento de 309 Km en 74 barrios, los cuales transportaron 113.884.314 pasajeros, que corresponden al 49.47% del total de pasajes del Sistema.

De mantenerse la tendencia actual del porcentaje de pasajeros de alimentación en 49.47%, los efectos sobre el incremento en la tarifa técnica por este factor pueden estar bajo control. Con la entrada en operación de la Troncal Américas (Dic./03), se generará un aumento en el número de usuarios de alimentación, además, con la entrada de nuevas zonas alimentadoras de las troncales Fase II (NQS, Suba y Soacha), en las cuales se espera una alta demanda, puede presentarse incrementos adicionales por la variación temporales en el porcentaje de pasajeros de alimentación.

El acumulado de ingresos para los más de dos (2) años de funcionamiento del Sistema TrasMilenio es de 327.88 millones de ventas que representan ingresos por valor de $290.729.80 millones. La distribución realizada de los ingresos del Sistema corresponde con las condiciones pactadas en cada uno de los contratos de concesión suscritos. En la tabla siguiente se muestra la distribución realizada de los ingresos del Sistema.

TABLA 75
DISTRIBUCION DE PAGOS DEL SISTEMA[14]

Millones de pesos

	2000	2001	2002	2003	TOTAL DEL SISTEMA	
Recaudador	38	9.913	16.076	18.808	44.835	8,51%
Operador Troncal	101	79.170	139.943	168.696	387.911	73,62%
Operador Alimentadores	4	6.849	26.763	38.641	72.257	13,71%
Gestor Transmilenio	0	3.063	6.886	10.188	20.137	3,82%
Lloyds Trust S.A.	0	38	73	91	203	0,04%
Fondo de Contingencias	0	1.534	46	-91	1.489	0,28%
Fondo de Multas y Bonificaciones	0	198	527	-625	100	0,02%
TOTAL	143	100.767	190.315	235.707	526.932	100,00%

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – Cuenta Anual vigencia 2003.informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá

Los ingresos de TRANSMILENIO S.A. durante el tiempo que lleva de operación del Sistema ascienden a $20.137 millones de los cuales $10.194.90 millones fueron recaudados en la vigencia fiscal de 2003.

La relación entre, el Disponible / Costo Real para los Operadores de Troncal (Buses Rojos Articulados), determina la relación existente entre el valor disponible a pagar a los operadores troncales después de pagar a todos los demás agentes y el valor a liquidar con base en los kilómetros recorridos. Se ha presentado promedio del 13% en el 2002, y del 14% en el 2003.

[14] Las cifras reportadas consideran los pagos efectivos desde el 3 de enero de 2002 hasta el 2 de enero de 2003, es decir, la distribución de lo recaudado entre el 24 de diciembre de 2001 al 29 de diciembre de 2002. Adicionalmente, lo correspondiente a las participaciones del 30 y 31 de diciembre de 2002, que se percibieron en el pago del 9 de enero de 2003. No incluye el valor cancelado a los Agentes correspondientes al periodo diciembre/2000 a enero 2 de 2001, que fue aportado por el Fondo de Contingencias.

La Contraloría de Bogotá observa que durante el año 2003 y por la estructura del diseño de la Tarifa Técnica los cuatro Concesionarios Operadores de Troncal han recibido $19.662 millones por encima del valor que les debiera haber correspondido de acuerdo al valor licitado y adjudicado por kilómetro recorrido, por cuanto la participación es del 73,62%% que efectivamente recibieron por pagos de la Fiduciaria, cifra que representa un mayor valor a la participación proyectada para estos operadores, del 69.95% que debiera corresponderle en relación al valor licitado, como se ve en la siguiente tabla.

TABLA 76
RELACIÓN ENTRE EL DISPONIBLE / COSTO REAL PARA LOS OPERADORES DE TRONCAL

Millones de pesos

Mes	A Costo Total Real	B Disponible (Fp) - Para Operadores Troncales	C Costo Troncal (Ct*Km*Av)	D Diferencia Disponible -Costo Real D = (B-C)	Porcentaje E = (D/C) * 100
ENERO	14.971	11.362	10.375	987	9,51%
FEBRERO	16.860	13.578	11.661	1.917	16,43%
MARZO	18.238	14.208	12.523	1.685	13,45%
ABRIL	17.237	13.073	11.830	1.243	10,50%
MAYO	19.114	15.105	13.096	2.009	15,34%
JUNIO	16.844	12.714	11.661	1.053	9,03%
JULIO	19.061	14.916	13.119	1.797	13,69%
AGOSTO	18.296	13.967	12.551	1.416	11,28%
SEPTIEMBRE	19.230	14.871	13.106	1.765	13,46%
OCTUBRE	19.219	14.662	13.024	1.638	12,57%
NOVIEMBRE	17.842	13.899	11.947	1.952	16,33%
DICIEMBRE	17.441	13.824	11.624	2.200	18,92%
TOTAL	214.353	166.179	146.517	19.662	13,41%

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – informes de liquidación de pagos y tarifa técnica de Transmilenio a diciembre de 2003
Cálculos propios Subdirección de Análisis Sectorial Dirección de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá.

Esta diferencia de 13.41% recibida de más se originó desde el momento de la modelación de la estructura de la Tarifa Técnica cuando se estableció en el Pliego de Condiciones, se insiste en que debió incluirse una variable adicional en la cual se depositaran las diferencias que se originaran entre el valor liquidado por kilómetro recorrido y el valor generado en términos de productividad por el Sistema, variable esta que una vez constituida podría haberse regulado de tal forma que TRANSMILENIO S.A. participara directamente de ella, esta variable de movimientos irregulares hubiera garantizado hacia el futuro una distribución real y equitativa.

Existencia de sobrantes en la operación de recaudo

En el análisis a los ingresos del Sistema se determinó que éste continúa presentando un nivel alto de sobrantes en la operación de recaudo, sin embargo, se aprecia que este porcentaje se está estabilizando, mostrando que los sobrantes representan en estos momentos el 0,003 % del valor recaudado como se observa en la grafica No.8. En relación con la destinación que se le debe dar a estos valores, se estableció que los mismos deben ser depositados en el Fondo de Continencias, para lo cual se modificaron los contratos de Operación y el de Fiducia, para la vigencia de

2003 los sobrantes ascendieron a $17.14 millones, disminuyendo sustancialmente como se muestra en la siguiente tabla.

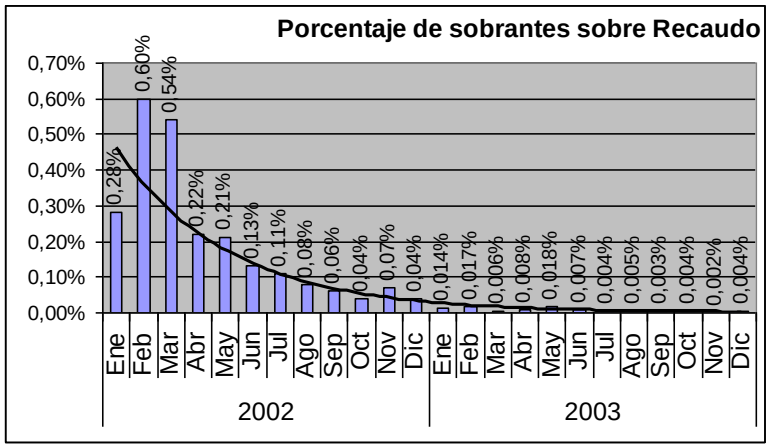
TABLA 77
SOBRANTES EN OPERACIÓN DE RECAUDO DEL SISTEMA TRANSMILENIO

Millones de pesos corrientes

SOBRANTES ($)			
AÑO 2003	AÑO 2002	AÑO 2001	TOTAL
17,14	337,1	119,77	474,01

FUENTE: TRANSMILENIO S.A. informes de ANGELCOM S.A. y cuenta 2003.

GRÁFICA 8



FUENTE: TRANSMILENIO S.A., Informes de Transmilenio Análisis de Indicadores de Gestión Segundo Semestre Vigencia 2003

4.10.5. Fondo de Contingencias

El Fondo de Contingencias fue creado con el objeto de asumir la cobertura de contingencias específicas, establecidas en los contratos de concesión, que puedan poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del Sistema. El monto inicial del Fondo fue de $20.000 millones de pesos aportados por el Distrito Capital.

Además de los ingresos iniciales aportados por el Distrito, el Fondo se nutre de los ingresos por rendimientos de operaciones financieras de los dineros allí depositados y por la diferencia positiva entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario (Tu – Tt > 0). Por el contrario, los egresos de dicho fondo están dados básicamente por la diferencia negativa entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario (Tu - Tt < 0), así mismo son egresos, la comisión pagada a la Fiduciaria por el manejo del Fondo y el valor calculado como costo de pruebas[15].

[15] El costo de las pruebas se refiere al valor destinado al inicio del Sistema TransMilenio para efectuar las pruebas del mismo. Este valor operó para los años 2000 y 2001 y se ubicó en $495.41 millones. Para el año 2002, no presenta valor alguno.

Durante la vigencia de 2003, el Fondo de Contingencias, tuvo ingresos netos que ascienden a $2.579,2 millones. Por otro lado, los rendimientos financieros suman $2.678,3 millones, la rentabilidad promedio anual [16] del Fondo fue de 9,9 % E.A. Durante el año se destinaron $3.384,1 millones a cubrir el diferencial tarifario. Los ingresos totales de dicho fondo se ubicaron en $7.906,7 millones, como se muestra en la Tabla Nº 80. Al finalizar la vigencia analizada el Fondo presentó un saldo de $29.599,7 millones, mostrando un incremento de $2.579,2 millones equivalente al 9,54% con respecto al año anterior.

Es importante resaltar que del saldo total del fondo el 93.81%, es decir, $27.769,3 millones son recursos que le pertenecen a TRANSMILENIO S.A., en razón a los $20.000 millones prestados al fondo y a los rendimientos que se acumulado en el periodo.

TABLA Nº 78
RESUMEN ANUAL DEL ESTADO DEL FONDO DE CONTINGENCIAS

Millones de pesos

FONDO DE CONTINGENCIAS	AÑO 2000	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2003	TOTAL
CUENTA POR PAGAR A TRANSMILENIO S.A. (1)					
SALDO INICIAL	20.000,0	20.442,1	22.891,3	25.477,2	
+ rendimientos financieros	455,8	2.557,7	2.909,6	2.610,0	8.533,1
- (Comisión+IVA)es 3% de rendimientos	-13,6	-77,5	-143,4	-96,6	-331,1
- Retención por Rendimientos		-30,9	-179,8	-220,6	-431,3
- Contribución Bancaria (3x1000)		-0,1	-0,5	-0,7	-1,3
SALDO FINAL	20.442,1	22.891,3	25.477,2	27.769,3	27.769,3
INGRESOS Y EGRESOS PROPIOS DEL FONDO (2)					
SALDO INICIAL	-	-143,3	1115,1	1543,3	
-Costo Pruebas	-142,9	-352,6			-495,5
+ Ingresos por Diferencias Tarifas		1821	2790,1	3295,6	7906,7
- Contingencias (semana santa/2001)		-143,1			-143,1
- Egresos por Diferencias Tarifas		-143,5	-2743,8	-3384,1	-6271,4
+ Rendimientos Financieros (Difer. Tarifas)		39,4	198,5	68,2	306,1
+ Rendimientos Financieros Fondo Principal		40,1	206,1	304	550,2
- (Comisión+IVA)es 3% de rendimientos		-1,4	-22,7	-14,1	-38,2
- Retención por Rendimientos					0
- Contribución Bancaria (3x1000)	-0,4	-1,5			-1,9
+ Sobrantes y sus rendimientos				17,5	17,5
SALDO FINAL	-143,3	1115,1	1543,3	1830,4	1830,4
TOTAL DEL FONDO (1+2)	20.298,8	24.006,4	27.020,5	29.599,7	29.599,7

Fuente: informe de gestión cuenta anual de TRANSMILENIO S.A.
Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial. D. Técnica de Infraestructura y Transporte. Contraloría de Bogotá D.C.

[16] Esta rentabilidad es ilustrativa, se calcula a partir de los rendimientos financieros del año y el saldo promedio del fondo.

5. ANEXOS

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO 1
CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR	NUMERACION DE HALLAZGOS
ADMINISTRATIVOS	36		Control Interno: 4.1.2.1.; 4.1.2.2.;4.1.2.3.; 4.1.3.1.; 4.1.3.2.; 4.1.3.3.; 4.1.3.4.; 4.1.3.5.; 4.1.4.1.; 4.1.4.2.; 4.1.4.3. Estados Contables: 4.2.1.1.; 4.2.1.2.; 4.2.1.3.; 4.2.2.1.; 4.2.2.2.; 4.2.2.3.; 4.2.2.4.; 4.2.2.5.; 4.2.2.6; Presupuesto: 4.3.5.1.; 4.3.5.2.; 4.3.5.3.;4.3.5.4.; 4.3.5.5.; Tesorería: 4.3.7.1.1.; 4.3.7.1.2.; 4.3.7.2.1. Contratación: 4.4.2.1.; 4.4.2.2.; 4.4.2.3.; 4.4.3.1.; 4.4.3.2.; 4.4.4.4.; 4.4.5.1 Licitación 05/03: 4.5.4.2.1.; Sistemas: 4.6.1.1.1.; 4.6.3; 4. 6.4.. Ctos Vigilancia, Aseo Estac Fase 1 y 2: 4.7.2.
FISCALES	2	$ 57.340. 000 **$8.661.163.210**	Contratación: 4.4. 4.3. Ctos Vig. y aseo estac. Fase 1: 4.7.1.
DISCIPLINARIOS	13		Contratación: 4.4.1.1.; 4.4.4.1; 4.4.4.2.; Lictac. 05 /03: 4.5.4.1.1.; 4.5.4.3.1. 4.5.4.4.1.; 4.5.4.5.1.; 4.5.4.6.1.; 4.5.4.7.1.; 4.5.4.8.1.; 4.5.4.9.1.; 4.5.4.10.1. Sistemas: 4.6.3.
PENALES	6		Licitac. 05 /03: 4.5.4.1.1.; 4.5.4.3.1. 4.5.4.4.1; 4.5.4.5.1; 4.5.4.6.1; 4.5.4.7.1.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO 2
EVOLUCIÓN DE LA PLANTA DE CARGOS

CARGO	CÓDIGO	GRADO	No. CARGOS AÑO 2000	No. CARGOS Año 2001	VARIACIÓN 2000 - 2001	No. CARGOS Año 2002	VARIACIÓN 2001 - 2002	No. CARGOS Año 2003	VARIACIÓN 2002 - 2003
EMPLEADOS PÚBLICOS									
Gerente General	34	20	1	1	0	1	0	1	0
Subgerente General	92	19	1	1	0	1	0	1	0
Asesor	105	3						1	1
Jefe de Oficina Asesora	115	17	3	2	-1	2	0	2	0
Director Técnico	26	18	1	1	0	1	0	2	1
Director Operativo	22	18	1	1	0	1	0	1	0
Director Financiero	18	18	1	1	0	1	0	1	0
Director Administrativo	9	18	1	1	0	1	0	1	0
Tesorero	201	16	1	1	0	1	0	1	0
Profesional Universitario	340	12	1	1	0	1	0	1	0
Secretario Ejecutivo	525	10	1	1	0	1	0	1	0
Conductor	620	5	1	1	0	1	0	1	0
Subtotal			**13**	**12**	**-1**	**12**	**0**	**14**	**2**
TRABAJADORES OFICIALES									
Profesional Especializado		15	9	9	0	9	0	15	6
Profesional Especializado		14	4	6	2	6	0	2	-4
Profesional Universitario		13	8	6	-2	6	0	10	4
Profesional Universitario		12	6	8	2	8	0	18	10
Técnico		9	19	19	0	19	0	32	13
Auxiliar Administrativo		8	3	3	0	3	0	3	0
Secretario		7	3	4	1	4	0	5	1
Auxiliar Operativo		6	9	9	0	9	0	9	0
recepcionista		5	1	1	0	1	0		-1
Aux. Servicios Generales		4	2	2	0	2	0	2	0
Conductor		4	1	1	0	1	0	1	0
Subtotal			**65**	**68**	**3**	**68**	**0**	**97**	**29**
TOTAL			**78**	**80**	**2**	**80**		**111**	**31**

Fuente: Transmilenio S.A. Dirección Administrativa, Recursos Humanos

Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

ANEXO No. 3
RESUMEN TOTAL DE CUENTAS POR PAGAR AÑO 2003 POR RUBROS

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

RUBRO	DENOMINACIÓN	VALOR	SUBTOTAL	% Partic
3.	**GASTOS**		**183.274.896.684,40**	**100,00**
3.1.	**GASTOS DE FUNCIONAMIENTO**		**2.317.876.062,80**	**1,26**
3.1.1.	**ADMINISTRATIVOS**	**1.186.266.874,84**		**0,65**
3.1.1.01.	**SERVICIOS PERSONALES**	**186.827.132,00**		**0,10**
3-1-1-01-09-01-0000-00	Honorarios Empresa	134.986.265,00		0,07
3-1-1-01-10-00-0000-00	Remuneración Servicios Técnicos	49.803.333,00		0,03
3-1-1-01-99-00-0000-00	Otros Gastos de Personal	2.037.534,00		0,00
3.1.1.02.	**GASTOS GENERALES**	**816.439.742,84**		**0,45**
3-1-1-02-01-00-0000-00	Arrendamientos	123.870.028,00		0,07
3-1-1-02-03-00-0000-00	Gastos de Computador	71.411.140,88		0,04
3-1-1-02-04-00-0000-00	Viáticos y Gastos de Viaje	16.142.408,00		0,01
3-1-1-02-05-00-0000-00	Gastos de Transporte y Comunicación	58.795.889,00		0,03
3-1-1-02-06-00-0000-00	Impresos y Publicaciones	35.048.789,00		0,02
3-1-1-02-08-01-0000-00	Mantenimiento Entidad	97.915.827,00		0,05
3-1-1-02-09-00-0000-00	Combustibles Lubricantes y Llantas	1.000.000,00		0,00
3-1-1-02-10-00-0000-00	Materiales y Suministros	72.095.739,96		0,04
3-1-1-02-11-00-0000-00	Seguros Entidad	60.500.443,00		0,03
3-1-1-02-14-00-0000-00	Capacitación	8.200.000,00		0,00
3-1-1-02-15-00-0000-00	Bienestar e incentivos	49.200,00		0,00
3-1-1-02-16-00-0000-00	Promoción Institucional	91.584.915,00		0,05
3-1-1-02-17-00-0000-00	Impuestos Tasas y Multas	26.242.603,00		0,01
3-1-1-02-19-00-0000-00	Salud Ocupacional	2.662.000,00		0,00
3-1-1-02-20-01-0000-00	Convenio EDU	150.920.760,00		0,08
3.1.1.03.	**APORTES PATRONALES**	**183.000.000,00**		**0,10**
3-1-1-03-02-02-0000-00	Cesantías Fondos	183.000.000,00		0,10
3.1.1.2	**OPERATIVOS**	**710.817.484,00**		**0,39**
3.1.1.2.01.	**SERVICIOS PERSONALES**			
3.1.1.2.02.	**GASTOS GENERALES**	**673.817.484,00**		**0,37**
3-1-2-02-08-10-0000-00	Mantenimiento estaciones	150.614.104,00		0,08
3-1-2-02-08-11-0000-00	Aseo estaciones	454.289.431,00		0,25
3-1-2-02-11-00-0000-00	Seguros Equipos Estaciones de Integración	68.645.249,00		0,04
3-1-2-02-13-00-0000-00	Servicios Públicos Estaciones	268.700,00		0,00
3.1.1.2.03.	**APORTES PATRONALES**	**37.000.000,00**		**0,02**
3-1-2-03-02-00-0000-00	Cesantías	37.000.000,00		0,02
3.1.6.	**CUENTAS POR PAGAR**	**420.791.703,96**		**0,23**
3-1-6-00-00-00-0000-00	CUENTAS POR PAGAR	420.791.703,96		0,23
3.3.	**INVERSIÓN**		**180.957.020.621,60**	**98,74**
3.3.1.	**DIRECTA**	**146.235.236.027,99**		**79,79**
3.3.1.11.	**BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO**	**146.235.236.027,99**		**79,79**
3.3.1.11.01.	**CULTURA CIUDADANA**	**257.064.065,00**		**0,14**
3-3-1-11-01-01-7266-00	Capacitación sistema Transmilenio	257.064.065,00		0,14
3.3.1.11.02.	**PRODUCTIVIDAD**	**145.473.896.969,18**		**79,37**
3-3-1-11-02-11-7223-00	7223 Operación y Control del Sistema de Transporte Público	3.680.743.986,00		2,01
3-3-1-11-02-11-7251-01	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Nación)	64.646.202.667,78		35,27

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

RUBRO	DENOMINACIÓN	VALOR	SUBTOTAL	% Partic
3-3-1-11-02-11-7251-02	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Distrito)	75.743.791.759,40		41,33
3-3-1-11-02-11-7251-05	Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Administrados)	1.403.158.556,00		0,77
3.3.1.11.07	**GESTIÓN PÚBLICA ADMIRABLE**	**504.274.993,81**		**0,28**
3-3-1-11-07-33-7225-00	Fortalecimiento Institucional	504.274.993,81		0,28
3.3.2.	**TRANSFERENCIAS PARA INVERSIÒN**	**14.076.400,00**		**0,01**
3-3-2-24-00-00-0000-00	Plan de Gestión ambiental	14.076.400,00		0,01
3.3.5.	**CUENTAS POR PAGAR INVERSIÓN**	**34.707.708.193,61**		**18,94**
3-3-5-00-00-00-0000-00	CUENTAS POR PAGAR	34.707.708.193,61		18,94
	TOTAL	**183.274.896.684,40**		**100,00**
	No. Total de Cuentas por pagar	**1492**	**100%**	

Fuente: Transmilenio S.A. Cuentas por Pagar a Diciembre 31 de 2003. Cuenta Anual Rendida por la Empresa a la Contraloría de Bogotá
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO 4
VERIFICACIÓN EJECUCIÓN CONTRATO 04 / 02

No.	ORDEN DE TRABAJO	SOPORTE DE ACTA	RESUMEN ACTA No.	OBSERVACIONES
02	Reparación Neoprenos Estrib. Estac.	4.60 Reparación Neopreno Estac	1- 4.60 Reparac. Neopreno	
		2.70 Carpintería Metálica En Gral	2.70 Carpintería Metálica	Orden De Trabajo No Relaciona La Carpintería Metalica
03	Arreglo De Barandas	13.0 Suministro E Instala. De Barand.	13.0 Sumin e instalación baranda	Orden De Trabajo No Indica Cantidad
21	Reparación Neopreno Estrib Vagón B	13.70 Instala. Neopreno Estrib.	13.70 Instalación Neoprenos Estrib.	
		18 M Carpintería Metálica Gral.	18 M Instala. Carpintería Metal Gral.	Especifac. Orden De Trabajo no Coincide Con Soportes
24	Suministro y cambio de Vidrio de Película de seguridad	Cambio Vidrio Templado	Cambio Vidrio Templado	Orden De Trabajo No Aparecen Todos Los Items
		Cambio de Película de Seguim		
		Instalac. de Película de Seguim		
		Reinstación Zócalo Vidrio Fijo		
		Insta Vidrio Fijo		
		Cambio Tarjeta Electro De Control		
35	Reparación Baranda Acceso a Estaciones	28.0 Reparac.baranda Metálica	28.0 Reparación Baranda Metálica	
		6.0 Reparac.del Pasamanos Tipo 1	6.0 Reparación Del Pasamanos Tipo 1	Órden de Trabajo No Señala la Cantidad de M, Tampoco Reparación de Pasamanos
40	No Reposa Orden De Trabajo	Suministro y cambio de Vidrio Con Película Seguim	Cambio Vidrio Templado	
			Cambio de Película de Seguim.	
			Instalación Película de Seguim	No Reposa Orden De Trabajo
			Reinstalación de Zocalo en Vidrio	
			Intalación de Vidrio Fijo	
106	Arreglo Apoyo logístico	2.80 Reparac. Pasamanos Tipo 4	2.80 Reparación Pasamanos Tipo 4	Orden De Trabajo No Indica Cantidad
150	Const. Cerram. Ladrillo Areas Inf. Ramp.	Muro, Cerramiento en Bloque	No Reposa Resumen Acta	
		Suministro e Intalación Tapas		
		Resanes		
		Pañete Muro		Orden De Trabajo No Señala Los Items Soporte De Acta
		Cambio Uni Traccion		
		Cambio Tarjeta Electro.		
293	Ajuste Piso en área Escotilla	Ajuste Piso en área Escotilla	Carpintería Metálica En General	Ok Corresponde
275	Instalación Placas Indentificacion Frecuenc.	No Aparece	05 No Aparece La Orden Trabajo 275	No Aparece Acta Soporte Ni Resumen. Ojo
541	Arreglo Pasares Vagón B	Carpintería Metálica En Gral.	Carpintería Metálica En Gral.	Corresponde

Fuente: Carpeta Contrato 04 /03
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 5

PAGOS EFECUTUADOS POR MANTENIMIENTO DE PARTES DE LAS PUERTAS ELÉCTRICAS CONTRATO 04 DE 2002

ACT No.	ITEM	DESCRIPCIÓN	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
1	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
2	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.05	Cambio de CODIS (Dispositivo de Programación)		480.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.05	Cambio de CODIS (Dispositivo de Programación)		480.000
3	1.28	Reparación Motor		220.000
4	1.04	Cambios de Unidad de Tracción		1.500.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.05	Cambio de CODIS (Dispositivo de Programación)		480.000
	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
5	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
	1.04	Cambio Unidad de Tracción		1.500.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.05	Cambio de CODIS (Dispositivo de Programación)		480.000
	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
6	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
	1.06	Cambio de Correa de Tracción 12 unidades	1,000,000	12.000.000
	1.05	Cambio de CODIS (Dispositivo de Programación) 13 unidades	480,000.	6.240.000
	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP 3 unidades	1,900,000	5.700.000
	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
7	Falta			0
8	Falta			0
9	1.08	Cambio Tarjeta Electrónica de Control 900MP		1.900.000
10	1.28	Reparación Motor		220.000
11	A.03	Reinstalación de correas y encarrilamiento de Puertas Sencillas 4 unidades		40.000
	1.04	Cambio de Unidad de Tracción		1.500.000
		VALOR TOTAL PAGADO		**57.340.000**

Fuente: Transmilenio S.A. Carpeta Contrato 04 /02
Elaboro: Grupo de Auditoria de la Contraloría de Bogotá, ante Transmilenio S.A.

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 6
RUTAS DE LAS CUENCAS DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1

1. Alimentadoras Portal 80

Se cuenta con diez (10) servicios alimentadores que recorren 61.20 Km. de la zona ubicada alrededor del Portal de la calle 80, las rutas son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/ vuelta	Total km/ dia
1-1	Álamos	4	186	6,90	1.283
1-2	Garcés Navas	3	191	4,80	917
1-3	Villas de Granada	8	269	6,40	1.722
1-4	Cortijo	8	275	9,20	2.530
1-5	Colsubsidio	8	264	9,00	2.376
1-6	Bolivia Oriental	4	237	3,50	830
1-7	Quirigua	8	269	5,00	1.345
1-8	Calle 80	3	72	5,90	425
1-9	Villas del Dorado	4	187	6,50	1.216
1-10	Bolivia Bochica II	6	251	4,00	1.004
	TOTALES	56		61,20	13.647

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

2. Alimentadoras Intermedia Calle 80

Se cuenta con cinco (5) servicios alimentadores que recorren una área de 54.30 Km. de la zona alrededor de las estaciones intermedias de la calle 80 con carrera 77 y Avenida Ciudad de Cali, las rutas son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/día
5-1	Suba Rincón	8	170	11,40	1.938
5-2	Aures Villamaría	18	271	13,20	3.577
5-3	Serena Cerezos	3	139	4,70	653
5-4	Florida	4	149	5,50	820
5-8	Suba Compartir	13	239	19,50	4.661
	TOTALES	46		54,30	11.649

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

3. Alimentadoras Portal Autopista Norte

Se cuenta con siete (7) servicios alimentadores que recorren 60.05 Km. de la zona de la calle 170 con Autopista Norte, las rutas son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total Km./ dia
2-1	Mirandela	2	139	5,30	737
2-2	Jardines	5	181	7,60	1.376
2-3	San Antonio	11	110	9,95	1.095
2-4	El Codito		111	13,30	1.470
2-5	San Cristóbal	7	206	11,80	2.431
2-6	Guaymaral	1	14	7.80	109
2-7	San José	5	200	13.30	2.660
	TOTALES	31		69.05	9.876

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

4. Alimentadoras Portal Usme

En el sector cuentan con ocho (8) servicios alimentadores que recorren 79.50 Km. de la zona ubicada alrededor del Portal de Usme, en hora valle se unifican los servicios de Alfonso López y Virrey, las rutas son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/dia
3-1	Aurora	3	89	2,00	178
3-2	Santa Librada	9	225	8,70	1.958
3-3	Chuniza	9	215	10,00	2.150
3-4	Alfonso López		72	12,10	871
3-8	Virrey	14	82	9,90	812
3-48	A López-Virrey		146	13,00	1.898

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/dia
3-5	Usminia	7	196	12,00	2.352
3-6	Danubio	3	215	5,40	1.161
3-9	Marichuela	5	174	6,40	1.114
	TOTALES	50		79,50	12.493

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

5. Alimentadoras Intermedia Molinos

Se cuenta con tres (3) servicios alimentadores que recorren 14.60 Km. alrededor de la calle 51 sur con Avenida Caracas, las rutas alimentadoras son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/dia
4-1	Bochica	3	183	4,40	805
4-2	Diana Turbay	4	193	5,00	965
4-3	Molinos II	3	184	5,20	957
		10		14,60	2.727

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

6. Alimentadoras Intermedia Calle 40 sur

Se cuenta con tres (3) servicios alimentadores que recorren 15.80 Km. alrededor de la Calle 40 sur con Avenida Caracas, las rutas alimentadoras son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/dia
7-1	Uribe Uribe	2	117	5,80	679
7-2	Tunal	4	169	5,20	879
7-3	Inglés	2	117	4,80	562
	TOTALES	8		15,80	2.119

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

7. Alimentadoras Portal del Tunal

Se cuenta con siete (7) servicios alimentadores que recorren 62.40 Km. alrededor de la Calle 40 sur con Avenida Caracas, las rutas alimentadoras son las siguientes:

Ruta	Nombre	Flota	Vueltas/dia	Km/vuelta	Total km/dia
6-1	Candelaria	5	243	5,70	1.385
6-2	San Francisco	3	158	5,30	837
6-3	Sierra Morena	5	144	12,60	1.814
6-4	Paraíso	10	174	13,90	2.419
6-5	Tesoro	7	151	8,20	1.238
6-6	JJ Rondón	6	169	8,50	1.437
6-7	San Joaquín	6	153	8,20	1.255
	TOTALES	42		62,40	10.385

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 de 2003

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 8
DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN POR ZONAS

TRANSMILENIO S.A. definió las premisas básicas que describen en forma general las características de la alimentación por zonas, cuya explicación a mayor nivel de detalle constituye el objeto del capítulo 2 del Memorando de Información.

1.3.1. Descripción General

Esquema de vinculación del operador: Se vinculará a través del esquema de concesión, entendido tal contrato en los términos del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, en concordancia con el artículo 3 numeral 7 de la ley 105 de 1993.

Zonificación del servicio: La prestación de los servicios de alimentación se vinculará a una zonificación de la ciudad, de manera que el concesionario de la alimentación tenga el derecho y el deber de prestar todos los servicios de alimentación que se desarrollen sobre cada zona, y no por cabeceras y cuencas de alimentación.

Participación del operador en la generación de servicios: Se concederá al concesionario iniciativa y participación proactiva en la generación de servicios, para que bajo su gestión se identifiquen necesidades del servicio, se origine demanda para el Sistema TransMilenio, y se diseñen servicios que procuren elevar el nivel de utilización del Sistema TransMilenio, cuya operación se autorizaría previo un proceso de valoración técnico-jurídica y económica.

Tipologia de la flota: la flota a operar debe ser en todos los casos flota nueva, y tendrá una tipología contractualmente definida en sus aspectos técnicos y de desempeño ambiental que deberá ser observada en todos los casos por los vehículos que integren la flota que se incorpore al servicio, sin perjuicio de lo cual se permitirán excepciones taxativamente previstas para la utilización de flota usada, bajo tipología igualmente regulada, que no alterarán el transcurso del plazo del contrato, y darán lugar a una remuneración menor durante el periodo en el cual la flota vinculada por excepción se mantenga en operación.

Definición del tamaño de flota a operar: La definición del tamaño de flota a operar dependerá de las condiciones y la demanda del servicio; de manera que será el operador quien determine la necesidad de flota, con sujeción a parámetros objetivos y formulaciones que se incorporarán al contrato para garantizar, en todo caso, los estándares de servicio mínimos establecidos para la operación de la alimentación en particular, y para el Sistema TransMilenio en general.

Propiedad de la flota: La flota a operar deberá ser de propiedad del operador de la alimentación en todos los casos, salvo el caso en que se trate de flota suministrada por el operador a través de contratos de leasing, o por un patrimonio autónomo o por un fondo de valores, manejados por entidades que se encuentren debidamente autorizadas para el efecto por las autoridades competentes para efectos de que se constituya como proveedor de capital de trabajo, bajo el esquema que será expresamente establecido por TRANSMILENIO S.A. en el pliego de condiciones.

Factor de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo para la vinculación de vehículos a la alimentación del Sistema: La vinculación de vehículos a la operación de la alimentación, requerirá que se acredite la desintegración física previa de un factor de vehículos equivalentes de transporte público colectivo por cada vehículo que se vincule a la gestión de la alimentación del Sistema TransMilenio, en el número y bajo las condiciones que al efecto se establecerán en el contrato respectivo, conforme al índice de desintegración física de vehículos que el concesionario hubiera incorporado en su oferta.

Control de la operación: El control de la operación permitirá ejercer seguimiento y control a la operación a través de la tecnología GPS con la transmisión de información diferida, de manera que se permita el registro sistemático de lecturas de localizaciones para ser capturadas mediante balizas de lectura que transmitan la información al centro de control de TRANSMILENIO S.A. En situaciones excepcionales expresamente establecidas en el contrato de concesión, se permitirá al concesionario operar por tiempo limitado sin los equipos de control, disminuyendo en tales eventos la remuneración a devengar.

Fases del contrato: El contrato de concesión se desarrollará en tres fases: (i) la fase de perfeccionamiento del contrato y preparación de la operación, que es el periodo comprendido entre la suscripción del contrato, y el inicio de la prestación del servicio de transporte por parte del concesionario, (ii) la fase de operación, que está determinada por el inicio de la prestación del servicio de transporte por parte del concesionario, y (iii) la fase de liquidación del contrato iniciará en la fecha en que se cumpla el plazo del contrato.

Para **el inicio de la operación** o una vez iniciada ésta, según el caso, se autorizan condiciones de operación especiales bajo situaciones de excepción expresa y taxativamente previstas, en las cuales en forma transitoria y restringida en el tiempo, sea posible operar con vehículos usados provenientes del transporte público colectivo , o sin la dotación completa de la tecnología de control exigida, casos en los cuales los ingresos que percibirá el concesionario se harán de acuerdo a los estados de excepción descritos en el capítulo 3 del presente memorando.

Validación del pasajero a la entrada del vehículo: Se implementará la validación de pasajeros a la entrada del vehículo, para lo cual éste deberá ser dotado con lectores del medio de pago definidos tecnológicamente para garantizar su plena compatibilidad con el sistema de recaudo del Sistema TransMilenio, en el que se almacene la información pertinente para ser remitida o entregada al concesionario del recaudo, y que implique para el pasajero la descarga de un pasaje por la utilización del bus alimentador. El operador de la alimentación no tendrá ninguna responsabilidad sobre la venta de medios de pago a los usuarios.

Remuneración del concesionario: La remuneración del concesionario incorporará una variable por kilómetro recorrido en orden a cubrir un porcentaje del costo fijo básico de operación y otra por pasajero transportado.

Dotación de patios y talleres: Será responsabilidad de los operadores de la alimentación la implementación y dotación de patios y talleres para la guarda, reparación y mantenimiento de la flota que opere, los cuales deberán ser gestionados directamente por el concesionario, salvo el caso de talleres o concesionarios directamente gestionados o autorizados por la casa fabricante de la flota, en los que sea posible verificar estándares de calidad en los procedimientos de mantenimiento y reparación de vehículos. Bajo condiciones de excepción claramente reguladas, se preverán eventos en los cuales el operador de la alimentación podrá hacer uso transitorio de los patios que se encuentran actualmente bajo administración de los concesionarios troncales.

Término del contrato: El término de duración del contrato es de diez (10) años contados a partir del inicio de la operación, sin que ningún vehículo supere los 900.000 km.

Disposición del vehículo al término de la concesión: Al término de la concesión o al vencimiento del término máximo de utilización de la flota que sea establecida por vehículo, el concesionario deberá entregar a TRANSMILENIO S.A. los certificados que den cuenta de la desintegración física y cancelación de los registros y permisos de los vehículos respecto de los cuales haya vencido el término máximo de utilización de la flota, o el certificado de traspaso del vehículo a un operador de la alimentación que tenga su contrato vigente para el momento

Fuente: Transmilenio S.A. Memorando de Información, Septiembre 17 /03

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 9
CONFORMACIÓN DE LOS OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 1 –
SISTEMA DE CUENCAS DE ALIMENTACIÓN

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
COSORCIO DE ALIMENTADORES DEL TERCER MILENIO -CODATERMIL-	JOSE JOAQUIN PUERTO CARRILLO Representante Legal	EXPRESO SUR ORIENTE -EXPRESUR S.A.	YASNID RIVEROS HERRERA	20%	EXPRESO SUR ORIENTE -EXPRESUR S.A.	20%
		FLOTA USAQUEN S.A	LUIS ALBERTO CORTES B.	20%	FLOTA USAQUEN S.A	20%
		COOPERATIVA DE TRANSPORRTADORES UNIDOS DEL DISRTITO CAPITAL SANTFE DE BOGOTA COOTRAUNIDOS LTDA	JOSE EDUARDO LEON	20%	COOPERATIVA DE TRANSPORRTADORES UNIDOS DEL DISRTITO CAPITAL SANTFE DE BOGOTA COOTRAUNIDOS LTDA	20%
		SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTE S.A.	LUIS ALBERTO GONZALEZ G.	20%	SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTE SA	20%
UNION TEMPORAL URIBE URIBE	FIDEL MARTINEZ	EXPRESO BOGOTANO S.A -EXBOSA	ABELKADER JAMIZ DIAZ	40%	EXPRESO BOGOTANO S.A -EXBOSA	40%
		SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A SOTRANDES S.A.	CARMEN MILENA MARTINEZ PALACIO	40%	SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A SOTRANDES S.A.	40%
		TRANSPORTE SANTA LUCIA S.A.	JORGE ANTONIO BAEZ GOMEZ	20%	TRANSPORTE SANTA LUCIA S.A.	20%
U.T. AL NORTE	DIEGO AUGUSTO MARTINEZ MONTOYA	EXPRESO DEL PAIS S.A.	ALCIDES TORRES CESPED	16,66%	EXPRESO DEL PAIS S.A.	16,66%
		PROMOTORA DE TRANSPORTES UNIVERSO S.C.A	INVERSIONES Y PROMOCIONES UNVERSO LTDA	16,66%	PROMOTORA UNIVERSO S.C.A	16,66%
		REPUBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	CARLOS ALCIDES QUIROGA SANCHEZ	16,66%	REPUBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	16,66%
		TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A.	GABRIEL PINILLOS GALEANO	16,66%	TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A.	16,66%
		TRANSPORTES RAPIDO PENSILVANIA S.A.	FREDY GOMEZ ARDILA	16,66%	TRANSPORTES RAPIDO PENSILVANIA S.A.	16,66%
		UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	CAMILO ALFONSO SABOGAL OTALORA	16,66%	UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	16,66%
ALIMENTADORES CONSORCIADOS “ALCON”	JOSE JOAQUIN PUERTO CARRILLO	EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	HERIBERTO ESCOBAR BAHAMON	16,66%	EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	16,66%
		EXPRESO SUR ORIENTE -EXPRESUR S.A.	YASNID RIVEROS HERRERA	16,66%	EXPRESO SUR ORIENTE -EXPRESUR S.A.	16,66%
		FLOTA USAQUEN S.A	LUIS ALBERTO CORTES BENITO	16,66%	FLOTA USAQUEN S.A	16,66%
		COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DEL DISTRITO CAPITAL SANTFE DE BOGOTA COOTRAUNIDOS LTDA	JOSE EDUARDO LEON	16,66%	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DEL DISTRITO CAPITAL SANTFE DE BOGOTA COOTRAUNIDOS LTDA	16,66%
		SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTE S.A.	LUIS ALBERTO GONZALEZ GOMEZ	16,66%	SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTE S.A.	16,66%
		COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES EL CONDOR LTDA “COINTRACONDOR LTDA”	ALEJANDRO PULECIO RAMIREZ	16,66%	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES EL CONDOR LTDA “COINTRACONDOR LTDA”	16,66%
SIDAUTO S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	S/I	S/I	S/I	AUTOCIDRA S.A.	14,4478%
					INSIDA ADM. DE INVERSIONES S.A.	7,9872%
					O.I.T. S.A.	1,6274%
					RUGARCO S A	0,1085%
					INVERSIONES FABARU LTDA	0,0395%
					INVERSIONES BOLIVARIANO LTDA	0,0028%
					MOTRYSA	0,0005%
					FEDEA	0,0001%
					FUNDACION FES	0,0001%
					ARFIN S.A.	0,0001%
					ARTECOL LTDA	0,0001%
					AUTO SERVICIO RUGAR LTDA	0,0001%
					AUTOMOTRIZ COLOMBIANA LTDA	0,0001%
					AVALES S.A.	0,0001%
					BAVIC Y CIA LTDA	0,0001%
					BUSES AMARILLOS Y ROJO S.A	0,0001%
					CARS LTDA	0,0001%
					CASE LTDA	0,0001%
					CROMAUTOS LTDA	0,0001%
					DACARRO	0,0001%

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
					EDINSA	0,0001%
					ESTTUR S A	0,0001%
					FARMACLINICOS LTDA	0,0001%
					FINANZA S A	0,0001%
					FINANZAUTO S A	0,0001%
					INV MARIA DEL CARMEN Y S EN C	0,0001%
					INVERCOLBUS LTDA	0,0001%
					INVERCON J C LTDA	0,0001%
					INVERSIONES BLANCO Y SIERRA	0,0001%
					INVERSIONES Q C LTDA	0,0001%
					LASER AUTOMOTRIZ LTDA	0,0001%
					LEASING ALFA S A	0,0001%
					LEASING ALIADAS S A	0,0001%
					LEASING BOGOTA S A	0,0001%
					LEASING CALI S A	0,0001%
					LEASING CAPITAL S A	0,0001%
					LEASING CONSOLIDADO S A	0,0001%
					LEASING DE COLOMBIA S A	0,0001%
					LEASING DE OCCIDENTE	0,0001%
					LEASING DEL COMERCIO	0,0001%
					LEASING MAZUERA S A	0,0001%
					RUGARAUTO LTDA	0,0001%
					TRANSPORTES ALFONSO LOPEZ	0,0001%
					TRANSPORTES LA FENIX S A	0,0001%
					PARTICULARES	75,7838%
					TOTAL	**100,000%**

SI: Sin información

Fuente: Transmilenio S.A. Oficio No. 18 49 del 31 de marzo

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 10
CONFORMACIÓN GENERAL DE LOS OPERADORES DE ALIMENTACIÓN DE LA FASE 2
SISTEMA DE ZONAS DE ALIMENTACIÓN

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
SI 03 S.A.	VICTOR RAÚL MARTÍNEZ	Copotrans	S/I	90,00%	Copotrans	90,00%
		SI - 99	S/I	3,00%	SI - 99	3,00%
		si02	S/I	2,00%	si02	2,00%
		Expreso Bogotano	JORGE ENRIQUE QUINCHE MAHECHA	0,50%	Expreso Bogotano	0,50%
		Sotrandes	CARMEN MILENA MARTINEZ PALACIO	0,50%	Sotrandes	0,50%
		Buses Amarillos y Rojos	S/I	0,50%	Buses Amarillos y Rojos	0,50%
		Servicio de Transportes urbanos de lujo	S/I	0,50%	Servicio de Transportes urbanos de lujo	0,50%
		Nueva transportadora de Bogota	S/I	0,50%	Nueva transportadora de Bogota	0,50%
		Sotransmiur	S/I	0,50%	Sotransmiur	0,50%
		Transportes Distrito Capital	S/I	0,50%	Transportes Distrito Capital	0,50%
		Transportes Nuevo Horizonte	S/I	0,50%	Transportes Nuevo Horizonte	0,50%
		Transportes Santa Lucia	JORGE ANTONIO BAEZ GOMEZ	0,50%	Transportes Santa Lucia	0,50%
		CotransSuba	S/I	0,50%	CotransSuba	0,50%
				100,00%	**TOTAL**	**100,00%**
CITI MOVIL	ALIRIO HERNÁN RUÍZ	CIUDAD MÓVIL S.A	JOAQUIN LOSADA FINA	40,50%	CIUDAD MÓVIL S.A	40,50%
		STPS Alimentadores I y Cía S.C.A	STPS CITYTRANS LTDA	22,23%	STPS Alimentadores I y Cía S.C.A	22,23%
		SIDAUTO S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	17,50%	SIDAUTO S.A.	17,50%
		STPS Intermedios y Cía S.C.A	STPS CITYTRANS LTDA	3,04%	STPS Intermedios y Cía S.C.A	3,04%
		STPS Busetas Superejecutivas y Cía S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	2,94%	STPS Busetas Superejecutivas y Cía S.C.A	2,94%
		STPS Buses Ejecutivos y Superejecutivos	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	2,87%	STPS Buses Ejecutivos y Superejecutivos	2,87%
		STPS Colectivos I y Cía S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	2,87%	STPS Colectivos I y Cía S.C.A	2,87%
		STPS Colectivos II y Cía S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	2,87%	STPS Colectivos II y Cía S.C.A	2,87%
		STPS Busetas Ejecutivas y Cía S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	2,46%	STPS Busetas Ejecutivas y Cía S.C.A	2,46%
		STPS Colectivos III y Cía S.C.A	STPS CITYTRANS LTDA	2,26%	STPS Colectivos III y Cía S.C.A	2,26%
		STPS Colectivos IV y Cía S.C.A	STPS CITYTRANS LTDA	0,45%	STPS Colectivos IV y Cía S.C.A	0,45%
		FANALCA S.A	ALBERTO LOSADA TORRES	0,01%	FANALCA S.A	0,01%
				100,00%	**TOTAL**	**100,00%**
ALNORTE	DIEGO AUGUSTO MARTÍNEZ	REPUBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	CARLOS ALCIDES QUIROGA SANCHEZ	66,66%	REPUBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	66,66%
		PROMOTORA DE TRANSPORTES UNIVERSO SCA	INVERSIONES Y PROMOCIONES UNIVERSO LTDA	33,33%	PROMOTORA DE TRANSPORTES UNIVERSO SCA	33,33%
		UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR S.A.	RAFAEL MARIA YOPASA ROJAS	0,01%	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR S.A.	0,01%
				100,00%	**TOTALES**	**100,00%**
ALCAPITAL	ALCIDES TORRES CÉSPEDES	TRANSPORTES FONTIBON S.A.	BUENAVENTURA CONDE	79,96%	TRANSPORTES FONTIBON S.A.	79,96%
		TRANSPORTES RÁPIDO PENSILVANIA S.A.	FREDY JOSE GOMEZ ARDILA	10,00%	TRANSPORTES RÁPIDO PENSILVANIA S.A.	10,00%
		TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A.	GABRIEL PINILLOS GALEANO	10,00%	TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A.	10,00%
		UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	CAMILO ALFONSO SABOGAL OTALORA	0,01%	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	0,01%

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		COMPAÑÍA NACIONAL DE MICROBUSES S.A.	RAFAEL SILVA GUTIERREZ	0,01%	COMPAÑÍA NACIONAL DE MICROBUSES S.A.	0,01%
		COMUNITARIA DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	JORGE ENRIQUE GUEVARA SANTOS	0,01%	COMUNITARIA DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	0,01%
		SI 02	VICTOR RAÚL MARTINEZ PALACIO	0,01%	SI 02	0,01%
				100,00%	**TOTAL**	**100,00%**
TAO	Alfredo Múnera Jaramillo	EXPRÉS DEL FUTURO S. A.	RAMIRO ALFREDO IGNACIO MUNERA JARAMILLO	36,44%	EXPRÉS DEL FUTURO S. A.	36,44%
		INVER5 S.A.	FABIO LEONEL JUNCA HERNANDEZ	36,44%	INVER5 S.A.	36,44%
		COOTRANSPENSILVANIA	TOMAS RUIZ SILVA	12,86%	COOTRANSPENSILVANIA	12,86%
		COONAL	ALBERTO PINZON GARCIA	10,40%	COONAL	10,40%
		COOTRAURES	HERNAN HERRERA MORALES	3,14%	COOTRAURES	3,14%
		COONALCETECE	MARTHA CONDE MARTINEZ	0,72%	COONALCETECE	0,72%
				100,00%	**TOTAL**	**100,00%**
ETMA	VÍCTOR GONZÁLO CORREDOR SANABRIA	Metrobus S.A.	EDUARDO GIRALDO MEJIA	40,00%	Metrobus S.A.	40,00%
		Sociedad de Transportadores Milenio S.A.	WILLIAM FRANCISCO DUARTE ROJAS	13,12%	Sociedad de Transportadores Milenio S.A.	13,12%
		Transporte Automotor Moderno Público Asociado Distrito Capital S.A.	MERY ISABEL TIRADO RUIZ	10,00%	Transporte Automotor Moderno Público Asociado Distrito Capital	10,00%
		Cooperativa Integral de Transportadores de Bosa Ltda	MARIA FLOR RINCON CIFUENTES	10,00%	Cooperativa Integral de Transportadores de Bosa Ltda	10,00%
		LíneasEspeciales de Transporte Andino S.A.	RAUL EDUARDO CARMONA LADINO	10,00%	LíneasEspeciales de Transporte Andino S.A.	10,00%
		Transportes Carros del Sur	JUAN CARLOS MARTINEZ SANCHEZ	10,00%	Transportes Carros del Sur	10,00%
		Sociedad de Propietarios Transportadores de la Empresa Copenal S.A.	ITALO FABIO MARTIN MARTIN	6,88%	Sociedad de Propietarios Transportadores de la Empresa Copenal S.A.	6,88%
				100,00%	**TOTAL**	**100,00%**

SI: Sin información

Fuente: Empresa Transmielnio S.A. Oficio 1849 del 31 de marzo de 2004

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO 11

EXPLICACIONES DADAS POR LA ENTIDAD QUE NO CORRESPONDEN CON LO ESTABLECIDO EN LOS PLIEGOS DE CONDICIONES NI EN LAS CLÁUSULAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE ALIMENTACIÓN SUSCRITOS EL 12 DE DICIEMBRE /03

Para corroborar el análisis realizado por la Contraloría de Bogotá, a las respuestas presentadas por la entidad se indica:

Respecto a las respuestas dadas por la Empresa Transmilenio S.A. a las preguntas No. 1,7, 8 y 13, este Ente de Control realizó el siguiente análisis:

En estas respuestas, la entidad indica las modificaciones al pasar del sistema de Cuencas de Alimentación (Fase 1) a Zonas de alimentación, explicando algunos cambios para demostrar que la forma de alimentación por Zonas es mucho más ventajosa. Este Ente de Control encontró que dichas explicaciones no corresponden del todo ni con lo establecido tanto en los Pliegos de Condiciones de la Licitación 005/03, ni con las Cláusulas No. 7.18; 30; 7.2; 18; 19; 20.3, 45 y 37 de los contratos de concesión suscritos con los operadores de Alimentación adjudicatarios de la Licitación 005/03, siendo estos los contratos No. 445, 446, 447, 448,449 y 450 del 12 de diciembre de 2003. Estas diferencias se explican en el siguiente cuadro y se exponen algunos apartes de las cláusulas de los contratos

Expuesto por Transmilenio S.A.			**Análisis de la Contraloría de Bogotá**	
	Cuencas Alimentación - Fase 1	**Zonas de Alimentación**	**No. Cláusula de Contrato Operador Alim. por Zonas**	**Tema Según Cláusulas de los Contratos de Concesión de Alimentación de la Fase II**
Estructura de Alimentación	Servicio Asociado a una única estación de integración	Servicio asociado a un área de alimentación con una o más estaciones de integración		
Plazo	4 años	10 años		
Participación Accionaria	Empresas de transporte	Empresas de Transporte y propietarios transportadores	Ver Cláusula 7.18	La obligación de mantener como mínimo durante un término de tres (3) años contados a partir de la fecha de suscripción del presente contrato, la vinculación de propietarios transportadores al capital accionario de la empresa o al esquema de financiación del proyecto,
Flota	Propia o arrendada	Propia	Ver Cláusula 30	Hay excepciones: 30.1 Propiedad en cabeza de una sociedad de leasing: 30.2. Propiedad en cabeza de un patrimonio autónomo irrevocable con destinación específica **30.2.1. El patrimonio autónomo sea irrevocable y de destinación específica** 30.2.2. La transferencia o negociación de la flota esté estrictamente prohibida para el patrimonio autónomo, salvo que el adquirente de la misma sea el concesionario que se encuentre haciendo uso de ella 30.2.3. El contrato de fiducia y los contratos de arrendamiento o usufructo a suscribir entre el concesionario de la alimentación y la fiduciaria administradora del Patrimonio Autónomo propietario de la flota, incorporen las condiciones y cláusulas que establecerá para el efecto TRANSMILENIO S.A.
	Nueva o usada	Nueva	Cláusulas 17.2, 18, 19 20.3 y 45	Nueva y usada 17.2. Cuando se trate de vehículos usados siempre y cuando hayan estado vinculados como nuevos (modelos 2001 o superiores) en el Sistema TransMilenio por alguno de los operadores de alimentación.

Expuesto por Transmilenio S.A.			Análisis de la Contraloría de Bogotá	
	Cuencas Alimentación - Fase 1	**Zonas de Alimentación**	**No. Cláusula de Contrato Operador Alim. por Zonas**	**Tema Según Cláusulas de los Contratos de Concesión de Alimentación de la Fase II**
	Chatarrización de 1-1	Chatarización de 3-1	Cláusula 37	Par y Paso 1-1 Hay excepciones La reposición se realizará de acuerdo con los siguientes índices, establecidos en la oferta de chatarrización de vehículos formulada por el CONCESIONARIO a través de su propuesta: 37.1. Cuando el concesionario vincule a la concesión vehículos último modelo, deberá aplicar para el ejercicio de la reposición de que trata la presente cláusula, el índice de chatarrización ofrecido en su propuesta, salvo los siguientes casos: ıando la vinculación de un vehículo nuevo tenga lugar por perdida total del vehículo anterior, caso en el cual se aplicará un índice 1:1; o 37.1.2. Cuando se vincule un vehículo nuevo al servicio para reponer un vehículo que se encontraba anteriormente vinculado a la operación de la concesión, habiéndose agotado su vida útil, se aplicará un índice 1:1; ó 37.2. Cuando se hubieran vinculado a la concesión vehículos usados bajo la previsión establecida en el inciso primero de la y el numeral de la del presente contrato, se aplicará el índice previsto en la oferta del concesionario cuando la reposición tenga lugar por vencimiento de su vida útil, caso en el cual se restara al número de vehículos que arroje el índice a acreditar, el número de vehículos que ya se hubieran desintegrado por cuenta de la vinculación de dichos vehículos a la operación como vehículos nuevos.
	Control por valizas	Control por GPS		
Pago	Por pasajero	Mixto (pasajero y Km)		

Fuente: Oficio de TM S.A. No. 1849 del 31 de marzo, Pliego de Condiciones Licitación 05 /03 y Contratos de Concesión de alimentadores Fase 2
Elaboro: Grupo de Auditoría de la Contraloría de Bogotá, ante la Empresa Transmilenio S.A.

Algunos de los apartes de los contratos de alimentación por zonas, se presentan a continuación para soportar el análisis realizado por la Contraloría de Bogotá, así:

"CLAUSULA 7. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN DE LA ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA TRANSMILENIO

A través del presente contrato, y como consecuencia de la concesión no exclusiva para la explotación de la actividad de transporte mediante la operación de la alimentación del Sistema TransMilenio, el CONCESIONARIO adquiere las siguientes obligaciones:

7. 1. (Modificado ADENDO 2) Adquirir en propiedad, o por medio de los mecanismos previstos en la Cláusula 30 del presente contrato, los vehículos, proveer, mantener, y poner en operación la flota que se requiera para la prestación del servicio de alimentación del Sistema TransMilenio, bajo la tipología, con las condiciones y conforme a las previsiones contractuales establecidas por TRANSMILENIO S.A.

... 7.18 (Adicionado ADENDO 2) La obligación de mantener como mínimo durante un término de tres (3) años contados a partir de la fecha de suscripción del presente contrato, la vinculación de propietarios transportadores al capital accionario de la empresa o al esquema de financiación del proyecto, en la misma proporción de participación que fue acreditada para los efectos previstos en los numerales 4.2.2.3.1 y 4.2.2.3.2 del pliego de condiciones de la Licitación Pública 005 de 2003

CLÁUSULA 30 PROPIEDAD DE LA FLOTA

La flota deberá ser de propiedad del concesionario de la alimentación, lo cual será verificado por TRANSMILENIO S.A. al momento de efectuar la evaluación de los documentos que le deberá presentar el concesionario a TRANSMILENIO S.A. para la obtención del Certificado de Vinculación al Servicio de los vehículos, según lo que acredite la Licencia de Tránsito del Vehículo.

Dicha obligación no admitirá más excepciones que las siguientes:

30.1 Propiedad en cabeza de una sociedad de leasing: La propiedad podrá estar registrada en cabeza de una sociedad de leasing debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria para desarrollar dicha actividad en Colombia, cuando el mecanismo de adquisición de la flota haya involucrado operaciones de leasing, bajo cualquiera de sus modalidades (leasing financiero, leasing operativo, lease back, etc.)

30.2. Propiedad en cabeza de un patrimonio autónomo irrevocable con destinación específica: La propiedad de la flota a proveer podrá ser de propiedad de un patrimonio autónomo irrevocable con destinación específica, cuando para realizar la inversión de capital para la adquisición de la flota, se acuda a la constitución de un patrimonio autónomo, a través del cual propietarios transportadores aporten recursos propios con el propósito de adquirir flota para la alimentación del Sistema TransMilenio exclusivamente, de suerte que esta sea entregada por el patrimonio autónomo al concesionario mediante un contrato de arrendamiento o de usufructo, obteniendo el pequeño inversionista, bajo esta modalidad, la remuneración sobre el capital invertido. Tal figura será aceptada, siempre que:

30.2.1. El patrimonio autónomo sea irrevocable y de destinación específica

30.2.2. La transferencia o negociación de la flota esté estrictamente prohibida para el patrimonio autónomo, salvo que el adquirente de la misma sea el concesionario que se encuentre haciendo uso de ella

30.2.3. El contrato de fiducia y los contratos de arrendamiento o usufructo a suscribir entre el concesionario de la alimentación y la fiduciaria administradora del Patrimonio Autónomo propietario de la flota, incorporen las condiciones y cláusulas que establecerá para el efecto TRANSMILENIO S.A.

CLAUSULA 17. TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos con los cuales el CONCESIONARIO desarrollará su actividad operadora, deberán corresponder en todo momento a la tipología establecida en el presente contrato de concesión, salvo los siguientes casos:

17.1. Cuando se trate de casos excepcionales en los cuales el mismo contrato prevea la posibilidad de utilizar una tipología diferente, en forma restringida y temporal.

17.2. Cuando se trate de vehículos usados siempre y cuando hayan estado vinculados como nuevos (modelos 2001 o superiores) en el Sistema TransMilenio por alguno de los operadores de alimentación.

CLAUSULA 18. MODELO DEL VEHÍCULO

Los vehículos aportados a la operación de alimentación del Sistema TransMilenio deberán ser último modelo. Sólo se aceptará la vinculación de vehículos usados, cuando se trate de vehículos que se encontraban vinculados a la operación de la alimentación del Sistema TransMilenio con anterioridad a la fecha de adjudicación de las concesiones para la alimentación bajo el esquema de alimentación total por zonas de la ciudad, siempre que se hubieran vinculado a tal operación siendo buses nuevos, es decir, modelo 2001 o posteriores.

Para la verificación del requisito previsto en la presente cláusula, y a efectos de determinar el modelo del vehículo en el caso de vehículos compuestos por chasis y carrocería, se tomará el año o modelo del chasis del vehículo.

TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de verificar con los fabricantes o con entidades certificadoras el modelo que corresponda a cada vehículo vinculado al Sistema.

CLAUSULA 19. DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS USADOS EN LA FLOTA BASICA REFERENTE.

(Modificada ADENDO 3) El CONCESIONARIO deberá integrar a la flota básica referente establecida en la CLAUSULA 39 del presente contrato, vehículos que se encontraran previamente vinculados a la operación de alimentación del Sistema TransMilenio, siempre que se hubieran vinculado a tal operación siendo buses nuevos, es decir modelo 2001 o más recientes, en una proporción hasta del 65% de los vehículos que integren la flota básica referente por zona.

CLAUSULA 20 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS MÍNIMAS

La tipología de los vehículos destinados a la operación de alimentación del Sistema TransMilenio, está determinada por las siguientes características técnicas mínimas:

20. 1. Debe ser un vehículo tipo bus de un solo cuerpo.

20.2. Los buses nuevos a incorporar deberán ser ultimo modelo.

20.3. Los vehículos usados sólo se aceptarán siempre y cuando hayan estado vinculados como nuevos (modelos 2001 o superiores) en el Sistema TransMilenio por alguno de los operadores de alimentación de la Fase 1, y hayan cumplido con la tipología establecida para la Fase 1, aprueben una revisión técnico mecánica de un auditor técnico aprobado por TRANSMILENIO S.A. y que tengan los equipos de control mencionados en el presente contrato.

CLAUSULA 45. CONDICIONES ADMISIBLES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO CON FLOTA USADA

Bajo situaciones de excepción, se admiten la siguiente tipología en la flota vinculada al servicio:

-Pueden ser buses homologados para la prestación de servicios de transporte público colectivo, bajo cualquiera de las alternativas autorizadas por el Ministerio de Transporte

Vehículos con edad máxima de 5 años.

Cumplir con los parámetros fijados en la Resolución 7126 del 11 de Octubre de 1995

Pueden ser vehículos arrendados a empresas de transporte público colectivo, o a terceros propietarios de los vehículos

El mantenimiento, combustible y los conductores deben estar en todo caso a cargo del operador adjudicatario de esta concesión.

Los buses deben cumplir, en todo caso, con el manual que expida TRANSMILENIO S.A. para el caso.

CLAUSULA 37. REPOSICIÓN

Para los efectos de la acreditación de la reposición mencionada en el numeral anterior, se admitirá la desintegración física exclusivamente de vehículos de servicio público colectivo que cuenten con tarjeta de operación para prestar sus servicios en el Distrito Capital. La reposición de flota se hará de acuerdo a lo dispuesto por el Decreto Distrital 116 del 16 de Abril de 2003 o en la legislación vigente, en donde se establecen: "los mecanismos de vigilancia y control para la reposición, la desintegración física de vehículos que cumplan su vida útil y los aportes a fondos de reposición"; la Resolución 392 de agosto de 2003 expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, y las demás disposiciones legales que resulten pertinentes.

Se entiende por reposición de flota el procedimiento mediante el cual se retiran del servicio los vehículos que en la actualidad prestan el servicio público de transporte de pasajeros bajo el sistema colectivo, tanto jurídica como operativamente, para incorporar al servicio los vehículos del sistema alimentador con tipología específica exigida para la operación troncal dentro del Sistema TransMilenio.

La reposición se realizará de acuerdo con los siguientes índices, establecidos en la oferta de chatarrización de vehículos formulada por el CONCESIONARIO a través de su propuesta:

37.1. Cuando el concesionario vincule a la concesión vehículos último modelo, deberá aplicar para el ejercicio de la reposición de que trata la presente cláusula, el índice de chatarrización ofrecido en su propuesta, salvo los siguientes casos:

37.1.1. Cuando la vinculación de un vehículo nuevo tenga lugar por perdida total del vehículo anterior, caso en el cual se aplicará un índice 1:1; o

37.1.2. Cuando se vincule un vehículo nuevo al servicio para reponer un vehículo que se encontraba anteriormente vinculado a la operación de la concesión, habiéndose agotado su vida útil, se aplicará un índice 1:1; o

37.2. Cuando se hubieran vinculado a la concesión vehículos usados bajo la previsión establecida en el inciso primero de la CLAUSULA 18 y el numeral 20.3. de la CLAUSULA 20 del presente contrato, se aplicará el índice previsto en la oferta del concesionario cuando la reposición tenga lugar por vencimiento de su vida útil, caso en el cual se restara al número de vehículos que arroje el índice a acreditar, el número de vehículos que ya se hubieran desintegrado por cuenta de la vinculación de dichos vehículos a la operación como vehículos nuevos".

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 12

CONFORMACIÓN DE LOS CONCESIONARIOS TRONCAL FASE 1

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
METROBUS S.A.	EDUARDO GIRALDO MEJIA-REP.	COLOMBIANA DE TANQUES COLTANQUES LTDA.	FRANCISCO JAVIER MALDONADO M.	35,0000%	COLOMBIANA DE TANQUES COLTANQUES LTDA.	40,2452%
		COLVANES LTDA.	EDUARDO GIRALDO MEJIA	35,0000%	COLVANES LTDA.	40,2452%
		HENRY CUBIDES OLARTE	N/A	16,4500%	HENRY CUBIDES OLARTE	19,4895%
		RAFAEL MEJÍA RUIZ	N/A	9,0000%	RAFAEL MEJÍA RUIZ	0,0133%
	RAUL ENRIQUE SEGURA - GTE.	COMPAÑÍA METROPOLITANA DE TRANSPORTES S.A.	RAFAEL MEJIA RUIZ	3,0000%	COMPAÑÍA METROPOLITANA DE TRANSPORTES S.A.	0,0044%
		BUSES ROJOS LTDA.	RAFAEL MEJIA RUIZ	1,0000%	BUSES ROJOS LTDA.	0,0015%
		SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	LUIS ALBERTO GONZALEZ G.	0,5000%	SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	0,0007%
		SOCIEDAD DE TRANSPORTES "LOS HALCONES" S.A. (CHILE)	JUAN GABRIEL PINTO Z.	0,0500%	SOCIEDAD DE TRANSPORTES "LOS HALCONES" S.A. (CHILE)	0,0001%
				100,0000%		**100,0000%**
EXPRES DEL FUTURO S.A.	ALFREDO MUNERA	Transportes Panamericanos S.A.	S/I	15,4338%	Consorcio Aseo Capital	15,5605%
		Rodriguez Socha Adriana	**N/A**	9,5940%	Transportes Panamericanos S.A.	13,5248%
		Edtm Konsultores		8,9544%	Edtm Konsultores	10,2064%
		D.S.I S.A.		8,3426%	Rodriguez Socha Adriana	8,2543%
		Millenium Transportyation Inc		8,3426%	Expreso Sur oriente S.A	5,8840%
		Expreso Sur oriente S.A		5,8676%	TDC Group Corp	5,7446%
		TDC Group Corp		5,7286%	Republicana de Transportes S.A.	4,2945%
		Republicana de Transportes S.A.		4,2825%	Expreso del País S.A	3,6531%
		Sociedad Universal Automotora de Transportes S.A.		4,2825%	Transportes Rápido Pensilvania S.A.	3,0675%
		Expreso del País S.A		3,6429%	Hernandez Hernando Jai	2,4540%
		Transportes Rápido Pensilvania S.A.		2,9477%	Sociedad Universal Automotora de Transportes S.A.	2,3424%
		Empresa Vecinal de Trnsportes de Suba S.A		1,9466%	Empresa Vecinal de Trnsportes de Suba S.A	1,9520%
		Moreno Luis	**N/A**	1,9188%	Compañía General de Actividades y Suministros S.A -Cigesa S.A	1,9520%
		Unión colombiana de Buses S.A. - Ucolbus		1,8910%	Moreno Luis	1,9241%
		Hernandez Hernando Jai	**N/A**	1,7798%	Unión colombiana de Buses S.A. - Ucolbus	1,8963%
		Unión Comercial de Transportes S.A.		1,6685%	Unión Comercial de Transportes S.A.	1,6732%
		Transportes Rápido Pensilvania S.A.- Fondo de Propietarios		1,2514%	Rosa Patiño de Hernandez Rosa	1,5616%
		ACCIONISTAS %PART<1%		12,1246%	Hernandez Patiño Luis	1,3385%
				100,0000%	Transportes Rápido Pensilvania S.A.- Fondo de Propietarios	1,1433%
					Ferroaluminios Ltda	1,0318%
					Gaitan Muñoz (Alberto, Carlos, Ricardo)	0,9481%
					Arana Murillo José Yesid	0,9481%
					Transportes Bermúdez S.A.	0,6135%
					Transportes Urbanos Samper Mendoza Buses Blancos S.A.	0,5856%
					Hernandez Patiño Claudia	0,5577%
					Escobar Bahamon Heriberto	0,5577%
					Beltran Rodriguez Luz Angelica	0,4462%
					Transportes Santa Lucía S.A.	0,3625%
					Coperativa Integral de Transportadores el Condor Ltda	0,3625%
					Coperativa Integral de Transportadores de Bosa Ltda	0,3625%
					Promotora de Transporte Universo S.C.A.	0,2789%
					Instituto Tecnológico de Trnsporte S.A ITTSA	0,2789%
					Inver.el Triangulo de la Sabana Intrisa S.A	0,1952%

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
					Coperativa Distrital Integral de Transporte Ltda "CODILTRA"	0,1952%
					Unión Panamericana de Inversiones Ltda	0,1673%
					Transportes Modelo Ltda - Transmodelo Ltda	0,1673%
					Panamericana de Llantas Ltda	0,1115%
					Servicio de Transportes Urbanos de Lujo Ltda	0,0558%
					Inversiones Brasilia Ltda	0,0558%
					EHF Repuestos y Combustibles	0,0558%
					Coperativa Integral de Transportadores de Corabastos Ltda	0,0558%
					Unión Transportadora Norte y Sur S.A.	0,0279%
					Unión Cooperativa de Trabajadores del Transporte Ltda	0,0279%
					Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda	0,0279%
					Expreso Imperial S.A Eximsa S.A	0,0279%
					Digital Mastering	0,0279%
					Cootransflorida Ltda	0,0279%
					Compañia Nacional de Microbuses "Conalmicros" S.A	0,0279%
					PARTICULARES (<20 ACCIONES)	2,9838%
						100,0000%
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SI 99 S.A.	VICTOR RAUL MARTINEZ	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA S.A.	S/I	16,5400%	BUSES AMARILLO Y ROJO S.A.	19,9027%
		BUSES AMARILLO Y ROJO S.A.	S/I	11,4700%	SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A. - SOTRANDES	16,7869%
		COMUNITARIA DE TRANSPORTE DE SUBA S.A. - COTRANSUBA	S/I	10,3674%	COMUNITARIA DE TRANSPORTE DE SUBA S.A. - COTRANSUBA	12,0296%
		TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	S/I	10,3674%	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA S.A.	10,3271%
		COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES PENSILVANIA - COOTRANSPENSILVANIA	S/I	9,6358%	EXPRESO BOGOTANO S.A.	5,3961%
		EXPRESO BOGOTANO S.A.	S/I	9,6358%	SIDAUTO MASIVO S.A.	1,9393%
		TRANSPORTES FONTIBON S.A.	S/I	9,6358%	NEW LIFE INVERSIONES S.A.	1,7564%
		SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A. - SOTRANDES	S/I	9,6357%	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	1,1340%
		COOPERATIVA NACIONAL DE TRANSPORTADORES LTDA. - COPENAL	S/I	4,6333%	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE LTDA. - COTRANSNORTE LTDA.	0,4093%
		TAMPA D.C. S.A.	S/I	3,4558%	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA.	0,3668%
		COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA.	S/I	2,4077%	COOPERATIVA TRANSPORTADORA BOGOTA KENNEDY	0,3513%
		COOPERATIVA TRANSPORTADORA BOGOTA KENNEDY	S/I	0,9636%	TRANSPORTES VALVANERA S.A.	0,2270%
		COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE LTDA. - COTRANSNORTE LTDA.	S/I	0,7091%	TRANSPORTES FONTIBON S.A.	0,2115%
		CCOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LOS MOLINOS - COOTRANSMOLINOS LTDA.	S/I	0,5320%	CONSULTORIAS E INVERSIONES ORTIZ LTDA	0,0757%

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		RATP INTERNATIONAL	S/I	0,0008%	COOPERATIVA DE TRANSPORTES AURES	0,0734%
		COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE CIUDAD BOLIVAR LTDA.	S/I	0,0000%	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES PENSILVANIA - COOTRANSPENSILVANIA	0,0346%
		COOPERATIVA DEL GREMIO DE CONDUCTORES DE CUNDINAMARCA - CONDUCOOP	S/I	0,0000%	COOPERATIVA NACIONAL DE LA CONFEDERACION DE TRABAJADORES DE COLOMBIA - COONALCETECE LTDA.	0,0318%
		COOPERATIVA NACIONAL DE LA CONFEDERACION DE TRABAJADORES DE COLOMBIA - COONALCETECE LTDA.	S/I	0,0000%	TRANSPORTES RECREATIVOS	0,0227%
		EXPRESO DE LA SABANA S.A.	S/I	0,0000%	FLOTA ANDINA LTDA.	0,0138%
		FLOTA AGUILA LTDA.	S/I	0,0000%	EXPRESO DE LA SABANA S.A.	0,0134%
		FLOTA ANDINA LTDA.	S/I	0,0000%	COOPERATIVA DEL GREMIO DE CONDUCTORES DE CUNDINAMARCA - CONDUCOOP	0,0117%
		LINEAS ESPECIALES DE TRANSPORTE ANDINO LTDA.	S/I	0,0000%	FLOTA AGUILA LTDA.	0,0117%
		TRANSPORTADORA EL TRIUNFO S.A.	S/I	0,0000%	LINEAS ESPECIALES DE TRANSPORTE ANDINO LTDA.	0,0117%
		TRANSPORTES TISQUESUSA S.A.	S/I	0,0000%	TRANSPORTADORA EL TRIUNFO S.A.	0,0117%
		TRANSPORTES VALVANERA S.A.	S/I	0,0000%	TRANSPORTES TISQUESUSA S.A.	0,0117%
		TRANSPORTES Y SERVICIOS TEUSACA S.A.	S/I	0,0000%	TRANSPORTES Y SERVICIOS TEUSACA S.A.	0,0117%
				100,0000%	PETROCOM S.A.	0,0076%
					TRANSPORTES LA FENIX S.A.	0,0052%
					COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE CIUDAD BOLIVAR LTDA.	0,0001%
					COOPERATIVA NACIONAL DE TRANSPORTADORES LTDA. - COPENAL	0,0000%
					TAMPA D.C. S.A.	0,0000%
					CCOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LOS MOLINOS - COOTRANSMOLINOS LTDA.	0,0000%
					RATP INTERNATIONAL	0,0000%
					SIDAUTO S.A.	0,0000%
					FIDEICOMISO QUINTA EMISIÓN	19,7360%
					PARTICULARES	9,0775%
					TOTAL	**100,0000%**
SOCIEDAD INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO S.A.	JOAQUIN LOSADA, ALIRIO RUIZ, GUSTAVO GOMEZ	SOCIEDAD IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA AUTOMOTORA S.A. SIDAUTO S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	47,5000%	CGEA TRANSPORT (CGEA CONNEX)	38,5000%
		FABRICA NACIONAL DE AUTOPARTES S.A. FANALCA S.A.	ALBERTO LOSADA TORRES	29,9945%	FABRICA NACIONAL DE AUTOPARTES S.A. FANALCA S.A.	38,5000%
		CGEA TRANSPORT (CGEA CONNEX)	ANTOINE FREROT	15,0000%	SOCIEDAD IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA AUTOMOTORA S.A. SIDAUTO S.A. Y SIDAUTO MASIVO S.A.	13,9507%
		INVERSIONES Y COBRANZAS DE OCCIDENTE COMPAÑIA LTDA.	ANA CECILIA GARCES VALENCIA	7,5000%	SIDAUTO MASIVO S.A.	9,0493%
		ADMINISTRACION E INVERSIONES COMERCIALES S.A.	EDUARDO HERRERA BOTTA	0,0055%	INVERSIONES Y COBRANZAS DE OCCIDENTE COMPAÑIA LTDA.	0,0000%
				100,0000%	ADMINISTRACION Y E INVERSIONES COMERCIALES S.A.	0,0000%
					TOTAL	**100,0000%**

SI: Sin información

Fuente: Empresa Transmielnio S.A. Oficio 1848 del 31 de marzo de 2004

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 13
CONFORMACIÓN DE LOS CONCESIONARIOS TRONCAL FASE 2 (LIC. 007 /02)

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
SI 02 S.A.	VICTOR RAUL MARTINEZ	SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SI 99 .S.A.	S/I	59,4200%	SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE SI 99 .S.A.	59,4200%
		COPROTRANS S.A.	S/I	9,9900%	COPROTRANS S.A.	9,9900%
		BUSES AMARILLOS Y ROJO S.A.	S/I	1,6300%	BUSES AMARILLOS Y ROJO S.A.	1,6300%
		TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	S/I	1,0000%	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	1,0000%
		AUTOBOY S.A.	S/I	1,0000%	AUTOBOY S.A.	1,0000%
		SERVITURISMO LTDA.	S/I	1,0000%	SERVITURISMO LTDA.	1,0000%
		FLOTA SUGAMUXI LTDA.	S/I	1,0000%	FLOTA SUGAMUXI LTDA.	1,0000%
		TRANSPORTES VALVENERA S.A.	S/I	1,0000%	TRANSPORTES VALVENERA S.A.	1,0000%
		EXPRESO BRASILIA S.A.	S/I	1,0000%	EXPRESO BRASILIA S.A.	1,0000%
		TRANSPORTES VELOSIBA S.A.	S/I	1,0000%	TRANSPORTES VELOSIBA S.A.	1,0000%
		AUTOBUSES ATLANTA S.A.	S/I	1,0000%	AUTOBUSES ATLANTA S.A.	0,0000%
		NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTÁ S.A.	S/I	0,8800%	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTÁ S.A.	0,8800%
		COMUNITARIA DE TRANSPORTE DE SUBA S.A. COTRANSUBA	S/I	0,7800%	COMUNITARIA DE TRANSPORTE DE SUBA S.A. COTRANSUBA	0,7800%
		SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES SOTRANDES S.A.	S/I	0,6800%	SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES SOTRANDES S.A.	0,6800%
		NEW LIFE INVERSIONES LTDA.	S/I	0,6800%	NEW LIFE INVERSIONES LTDA.	0,6800%
		EXPRESO BOGOTANO S.A. (EXBOSA)	S/I	0,4400%	EXPRESO BOGOTANO S.A. (EXBOSA)	0,4400%
		COOTRANSPER LTDA.	S/I	0,2000%	COOTRANSPER LTDA.	0,2000%
		COOTRANSCOMPARTIR LTDA	S/I	0,2000%	COOTRANSCOMPARTIR LTDA	0,2000%
		COOTRANSTEQUENDAMA LTDA.	S/I	0,2000%	COOTRANSTEQUENDAMA LTDA.	0,2000%
		EXPRESO SURAMERICANO H24 S.A.	S/I	0,2000%	EXPRESO SURAMERICANO H24 S.A.	0,2000%
		COOTRANSZIPA	S/I	0,2000%	COOTRANSZIPA	0,2000%
		COOTRANSMUNDIAL LTDA.	S/I	0,2000%	COOTRANSMUNDIAL LTDA.	0,2000%
		TRANSPORTES ITAMARACA	S/I	0,0000%	TRANSPORTES ITAMARACA	0,0000%
		PARTICULARES (<1%)	N/A	16,3000%	PARTICULARES (<1%)	17,3000%
		TOTAL		**100,0000%**	**TOTAL**	**100,0000%**

TRANSMASIVO S.A.	ALBERTO DUARTE C.	ALIANZA DE OCCIDENTE S.A	S/I	8,8789%	ALIANZA DE OCCIDENTE S.A	8,8789%
		ASOPROCONDOR LTDA	S/I	4,2987%	ASOPROCONDOR LTDA	4,2987%
		COOINTRACONDOR LTDA	S/I	4,0359%	COOINTRACONDOR LTDA	4,0359%
		TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL S.A. T.D.C.	S/I	4,0359%	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL S.A. T.D.C.	4,0359%
		TRANSPORTES BERMUDEZ S.A.	S/I	3,7489%	TRANSPORTES BERMUDEZ S.A.	3,7489%
		ORGANIZACION DE INVERSIONES EN TRANSPORTE S.A.	S/I	3,6547%	ORGANIZACION DE INVERSIONES EN TRANSPORTE S.A.	3,6547%
		EXPRESO SUR ORIENTE S.A.	S/I	3,5426%	EXPRESO SUR ORIENTE S.A.	3,5426%
		COCEVES LTDA	S/I	3,1390%	COCEVES LTDA	3,1390%
		COOTRAURES LTDA	S/I	3,1390%	COOTRAURES LTDA	3,1390%
		COOTRANSFLORIDA LTDA	S/I	3,1390%	COOTRANSFLORIDA LTDA	3,1390%
		COOTRANSNIZA LTDA	S/I	2,8251%	COOTRANSNIZA LTDA	2,8251%
		SOPROUSAQUEN S.A	S/I	2,6906%	SOPROUSAQUEN S.A	2,6906%
		TRANSPORTES SANTA LUCIA S.A.	S/I	2,4215%	TRANSPORTES SANTA LUCIA S.A.	2,4215%
		UCOLBUS S.A.	S/I	2,4215%	UCOLBUS S.A.	2,4215%
		CODATERMIL	S/I	2,0179%	CODATERMIL	2,0179%
		ALCON	S/I	2,0179%	ALCON	2,0179%
		T.S.M. BUSES BLANCOS S.A.	S/I	2,0179%	T.S.M. BUSES BLANCOS S.A.	2,0179%
		SERVICIOS AL TRANSPORTE S.A. "SERVITRANS"	S/I	2,0179%	SERVICIOS AL TRANSPORTE S.A. "SERVITRANS"	2,0179%
		SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	S/I	2,0179%	SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	2,0179%

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		TRASNFUTURO BUSES BLANCOS S.A	S/I	1,9731%	TRASNFUTURO BUSES BLANCOS S.A	1,9731%
		INVERSIONES AL FUTURO DEL TRANSPORTE S.A	S/I	1,8565%	INVERSIONES AL FUTURO DEL TRANSPORTE S.A	1,8565%
		LUGO LATORRE MOISES	N/A	1,8161%	LUGO LATORRE MOISES	1,8161%
		S Y C LTDA SOLER Y CORTES Y CIA LTDA	S/I	1,6143%	S Y C LTDA SOLER Y CORTES Y CIA LTDA	1,6143%
		GAITAN MUÑOZ RICARDO	N/A	1,6143%	GAITAN MUÑOZ RICARDO	1,6143%
		SOTRANS 2000 S.A.	S/I	1,1865%	SOTRANS 2000 S.A.	1,1865%
		EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTES DE SUBA S.A	S/I	1,0090%	EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTES DE SUBA S.A	1,0090%
		ESCOBAR BAHAMON HERIBERTO	N/A	1,0090%	ESCOBAR BAHAMON HERIBERTO	1,0090%
		VELEZ SANCHEZ MERCEDES	N/A	1,0090%	VELEZ SANCHEZ MERCEDES	1,0090%
		ESCOBAR VELEZ DIANA PATRICIA	N/A	1,0090%	ESCOBAR VELEZ DIANA PATRICIA	1,0090%
		LUGO VARGAS HELBER AUGUSTO	N/A	1,0090%	LUGO VARGAS HELBER AUGUSTO	1,0090%
		GONZALEZ GOMEZ LUIS ALBERTO	N/A	1,0090%	GONZALEZ GOMEZ LUIS ALBERTO	1,0090%
		GONZALEZ ROJAS OSCAR MAURICIO	N/A	1,0090%	GONZALEZ ROJAS OSCAR MAURICIO	1,0090%
		TRANSPORTES FLOTA BLANCA S.A.	S/I	0,9865%	TRANSPORTES FLOTA BLANCA S.A.	0,9865%
		TRANSTERCOL S.A	S/I	0,8969%	TRANSTERCOL S.A	0,8969%
		FLOTA USAQUEN S.A.	S/I	0,8072%	FLOTA USAQUEN S.A.	0,8072%
		CORTES BENITO LUIS ALBERTO	N/A	0,8072%	CORTES BENITO LUIS ALBERTO	0,8072%
		SOLER CAICEDO LUIS ALBERTO	N/A	0,8072%	SOLER CAICEDO LUIS ALBERTO	0,8072%
		TRANSMODELO LTDA		0,8072%	TRANSMODELO LTDA	0,8072%
		BAEZ GOMEZ JORGE ANTONIO	N/A	0,8072%	BAEZ GOMEZ JORGE ANTONIO	0,8072%
		BAEZ CELY JEDDSYCA ALEXANDRA	N/A	0,8072%	BAEZ CELY JEDDSYCA ALEXANDRA	0,8072%
		SERVICIOS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE S.A. "SEVETER S.A."	S/I	0,8072%	SERVICIOS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE S.A. "SEVETER S.A."	0,8072%
		CORTAZAR GARCIA LUIS GUILLERMO	N/A	0,6054%	CORTAZAR GARCIA LUIS GUILLERMO	0,6054%
		TORRES D'ACHARDY MYRIAM JANETH	N/A	0,5919%	TORRES D'ACHARDY MYRIAM JANETH	0,5919%
		SOPROBER S.A	S/I	0,5641%	SOPROBER S.A	0,5641%
		COODILTRA LTDA	S/I	0,4484%	COODILTRA LTDA	0,4484%
		COOTRANSABASTOS LTDA	S/I	0,4484%	COOTRANSABASTOS LTDA	0,4484%
		RIVEROS HERRERA YASNID	N/A	0,4484%	RIVEROS HERRERA YASNID	0,4484%
		SANCHEZ AVENDAÑO JUAN GILBERTO	N/A	0,4036%	SANCHEZ AVENDAÑO JUAN GILBERTO	0,4036%
		SANCHEZ TORRES FABIO ANDRES	N/A	0,4036%	SANCHEZ TORRES FABIO ANDRES	0,4036%
		MOLINA ORJUELA CAMPO ELIAS	N/A	0,4036%	MOLINA ORJUELA CAMPO ELIAS	0,4036%
		RIVERA SUAREZ RAMIRO	N/A	0,4036%	RIVERA SUAREZ RAMIRO	0,4036%
		RIVERA SUAREZ JORGE IGNACIO	N/A	0,4036%	RIVERA SUAREZ JORGE IGNACIO	0,4036%
		DUARTE CASTILLO JESUS ALBERTO	N/A	0,3794%	DUARTE CASTILLO JESUS ALBERTO	0,3794%
		COOTRAUNIDOS LTDA	S/I	0,3587%	COOTRAUNIDOS LTDA	0,3587%
		TRANSERVILUJO LTDA	S/I	0,2466%	TRANSERVILUJO LTDA	0,2466%
		DUARTE ROMERO PAOLA	N/A	0,2027%	DUARTE ROMERO PAOLA	0,2027%
		DUARTE ROMERO VIVIAN	N/A	0,2027%	DUARTE ROMERO VIVIAN	0,2027%
		BERNAL C. JOSE HUMBERTO	N/A	0,2000%	BERNAL C. JOSE HUMBERTO	0,2000%
		ARIAS PEÑA EDGAR ABSALON	N/A	0,2000%	ARIAS PEÑA EDGAR ABSALON	0,2000%
		LANCHEROS SANTAMARIA MAXIMINIO	N/A	0,2000%	LANCHEROS SANTAMARIA MAXIMINIO	0,2000%
		MONDRAGON RODRIGUEZ AMANDA	N/A	0,2000%	MONDRAGON RODRIGUEZ AMANDA	0,2000%
		JHON FERNANDO CASTELLANOS	N/A	0,1731%	JHON FERNANDO CASTELLANOS	0,1731%
		VILLALBA DE SUAREZ LEONOR	N/A	0,1731%	VILLALBA DE SUAREZ LEONOR	0,1731%
		SUAREZ VILLALBA HERLY	N/A	0,1731%	SUAREZ VILLALBA HERLY	0,1731%
		RAMOS VILLAMIL HUGONEL	N/A	0,1731%	RAMOS VILLAMIL HUGONEL	0,1731%
		CUBILLOS REYES CLAUDIA MARIA	N/A	0,1731%	CUBILLOS REYES CLAUDIA MARIA	0,1731%
		CAÑON PINILLA OSCAR FERNANDO	N/A	0,1731%	CAÑON PINILLA OSCAR FERNANDO	0,1731%
		CAÑON PINILLA SANDRA LILIANA	N/A	0,1731%	CAÑON PINILLA SANDRA LILIANA	0,1731%
		PINILLA DE CAÑON UVA EDELMIRA	N/A	0,1731%	PINILLA DE CAÑON UVA EDELMIRA	0,1731%
		ZAPATA MEJIA CARLOS HERNANDO	N/A	0,1731%	ZAPATA MEJIA CARLOS HERNANDO	0,1731%
		CIAN FRANCO NORBERTO	N/A	0,1731%	CIAN FRANCO NORBERTO	0,1731%
		RIVERA SUAREZ CARMEN ALICIA	N/A	0,1731%	RIVERA SUAREZ CARMEN ALICIA	0,1731%

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		RIVERA BERNAL HELBERT RAMIRO	N/A	0,1731%	RIVERA BERNAL HELBERT RAMIRO	0,1731%
		RIVERA PINILLA HECTOR MANUEL	N/A	0,1731%	RIVERA PINILLA HECTOR MANUEL	0,1731%
		MURCIA DE RIVARA AMANDA	N/A	0,1731%	MURCIA DE RIVARA AMANDA	0,1731%
		RIVERA PINZON EDGAR ALFREDO	N/A	0,1731%	RIVERA PINZON EDGAR ALFREDO	0,1731%
		LOPEZ FERANDEZ JOSE V.	N/A	0,1534%	LOPEZ FERANDEZ JOSE V.	0,1534%
		HERNANDEZ GERMAN	N/A	0,1345%	HERNANDEZ GERMAN	0,1345%
		ALFONSO MEDINA GLADYS	N/A	0,1345%	ALFONSO MEDINA GLADYS	0,1345%
		PINEDA ALFONSO EDWIN FERNANDO	N/A	0,1345%	PINEDA ALFONSO EDWIN FERNANDO	0,1345%
		LEON ESTUPIÑAN JOSE EDUARDO	N/A	0,0897%	LEON ESTUPIÑAN JOSE EDUARDO	0,0897%
		CAMACHO POSADA JOSE JOAQUIN	N/A	0,0897%	CAMACHO POSADA JOSE JOAQUIN	0,0897%
		REYNALDO BUENDIA ALVAREZ	N/A	0,0897%	REYNALDO BUENDIA ALVAREZ	0,0897%
		ROMERO VARGAS GLORIA INES	N/A	0,0897%	ROMERO VARGAS GLORIA INES	0,0897%
		DIMATE D. EDGAR A.	N/A	0,0897%	DIMATE D. EDGAR A.	0,0897%
		BERMUDEZ SALGADO GUILLERMO ALFONSO	N/A	0,0717%	BERMUDEZ SALGADO GUILLERMO ALFONSO	0,0717%
		BERMUDEZ DE BERNAL ANA ELIZABETH	N/A	0,0717%	BERMUDEZ DE BERNAL ANA ELIZABETH	0,0717%
		BERMUDEZ SALGADO GLADYS AURORA	N/A	0,0717%	BERMUDEZ SALGADO GLADYS AURORA	0,0717%
		BERMUDEZ SALGADO GLORIA DEL PILAR	N/A	0,0717%	BERMUDEZ SALGADO GLORIA DEL PILAR	0,0717%
		T S L MOVIL S.A.	S/I	0,0673%	T S L MOVIL S.A.	0,0673%
		TRANSPORTES LA FENIX S.A.	S/I	0,0673%	TRANSPORTES LA FENIX S.A.	0,0673%
		LOPEZ HERNANDEZ FABIO E.	N/A	0,0538%	LOPEZ HERNANDEZ FABIO E.	0,0538%
		CUERVO JOSE DE JESUS	N/A	0,0448%	CUERVO JOSE DE JESUS	0,0448%
		CARLOS ABEL SUAREZ CARDENAS	N/A	0,0448%	CARLOS ABEL SUAREZ CARDENAS	0,0448%
		NIDIA MIREYA RUBIANO	N/A	0,0448%	NIDIA MIREYA RUBIANO	0,0448%
		JIMENEZ OVALLE PEDRO JOSE	N/A	0,0448%	JIMENEZ OVALLE PEDRO JOSE	0,0448%
		AFRICANO CHAVEZ FRANCISCO	N/A	0,0448%	AFRICANO CHAVEZ FRANCISCO	0,0448%
		QUEVEDO GARAY CESAREO	N/A	0,0448%	QUEVEDO GARAY CESAREO	0,0448%
		ALVAREZ QUEVEDO GUILLERMO	N/A	0,0448%	ALVAREZ QUEVEDO GUILLERMO	0,0448%
		SOTRANSMIUR S.A.	S/I	0,0404%	SOTRANSMIUR S.A.	0,0404%
		LITTFACK PINEDA ARTURO	N/A	0,0368%	LITTFACK PINEDA ARTURO	0,0368%
		DACHARDI CARMEN ROSA	N/A	0,0368%	DACHARDI CARMEN ROSA	0,0368%
		MOLINA CELIS JOSUE JORGE	N/A	0,0359%	MOLINA CELIS JOSUE JORGE	0,0359%
		AVENDAÑO SANCHEZ JAIRO ALBEN	N/A	0,0332%	AVENDAÑO SANCHEZ JAIRO ALBEN	0,0332%
		ARDILA DE AGUAS SUSANA	N/A	0,0332%	ARDILA DE AGUAS SUSANA	0,0332%
		AGUAS HERRERA JOSE VICENTE	N/A	0,0332%	AGUAS HERRERA JOSE VICENTE	0,0332%
		BERMUDEZ MORENO JOSE MANUEL	N/A	0,0332%	BERMUDEZ MORENO JOSE MANUEL	0,0332%
		RINCON VILLALBA MARIO ARTURO	N/A	0,0323%	RINCON VILLALBA MARIO ARTURO	0,0323%
		SANCHEZ CARMEN ELISA	N/A	0,0314%	SANCHEZ CARMEN ELISA	0,0314%
		MENDEZ LARA MARIA EUNESITA	N/A	0,0269%	MENDEZ LARA MARIA EUNESITA	0,0269%
		MOLINA SANTIAGO ANA MARIA	N/A	0,0269%	MOLINA SANTIAGO ANA MARIA	0,0269%
		CASTELLANOS V. JOSE FERRER	N/A	0,0269%	CASTELLANOS V. JOSE FERRER	0,0269%
		GARCIA S. MARIA B.	N/A	0,0269%	GARCIA S. MARIA B.	0,0269%
		LOPEZ CANO GILDARDO ANTONIO	N/A	0,0269%	LOPEZ CANO GILDARDO ANTONIO	0,0269%
		MENDES BARAJAS PABLO	N/A	0,0251%	MENDES BARAJAS PABLO	0,0251%
		TRANSPORTES SAN BERNARDO LIMITADA		0,0242%	TRANSPORTES SAN BERNARDO LIMITADA	0,0242%
		BARACALDO BENAVIDEZ NUBIA	N/A	0,0224%	BARACALDO BENAVIDEZ NUBIA	0,0224%
		GONZALEZ PAEZ JORGE L.	N/A	0,0215%	GONZALEZ PAEZ JORGE L.	0,0215%
		JORGE ARCADIO NAVARRO MORA	N/A	0,0215%	JORGE ARCADIO NAVARRO MORA	0,0215%
		SANTOS KERGUELEN MANUEL FRANCISCO	N/A	0,0215%	SANTOS KERGUELEN MANUEL FRANCISCO	0,0215%
		MONTENEGRO BERMUDEZ LUIS ANTONIO	N/A	0,0215%	MONTENEGRO BERMUDEZ LUIS ANTONIO	0,0215%
		CASTILLO CASTILLO CARLOS ALFONSO	N/A	0,0197%	CASTILLO CASTILLO CARLOS ALFONSO	0,0197%
		MOJICA MOJICA AURA EDILSA	N/A	0,0179%	MOJICA MOJICA AURA EDILSA	0,0179%
		LAVERDE ESPINOSA EUCLIDES	N/A	0,0179%	LAVERDE ESPINOSA EUCLIDES	0,0179%
		GONZALEZ PERALTA LIZAMACO	N/A	0,0179%	GONZALEZ PERALTA LIZAMACO	0,0179%
		RIVERA BERNAL ADRIANA MILENA	N/A	0,0179%	RIVERA BERNAL ADRIANA MILENA	0,0179%
		RIVERA BERNAL CARLOS HERLYN	N/A	0,0179%	RIVERA BERNAL CARLOS HERLYN	0,0179%

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		BERNAL DE RIVERA MARIELA A.	N/A	0,0179%	BERNAL DE RIVERA MARIELA A.	0,0179%
		ANGEL TELLO ROSA MARIA	N/A	0,0161%	ANGEL TELLO ROSA MARIA	0,0161%
		LOPEZ DE TRIVIÑO FANNY	N/A	0,0152%	LOPEZ DE TRIVIÑO FANNY	0,0152%
		TRIVIÑO LOPEZ SONIA MARCELA	N/A	0,0126%	TRIVIÑO LOPEZ SONIA MARCELA	0,0126%
		GANTIVA GOMEZ JOSE ENRIQUE	N/A	0,0117%	GANTIVA GOMEZ JOSE ENRIQUE	0,0117%
		CLAVIJO VELASQUEZ LUIS ANTONIO	N/A	0,0117%	CLAVIJO VELASQUEZ LUIS ANTONIO	0,0117%
		BARBOSA MORA LUIS ANTONIO	N/A	0,0117%	BARBOSA MORA LUIS ANTONIO	0,0117%
		BOTIA ZIPA JULIO ANTENOR	N/A	0,0117%	BOTIA ZIPA JULIO ANTENOR	0,0117%
		HERNANDEZ ALONZO HENRY	N/A	0,0117%	HERNANDEZ ALONZO HENRY	0,0117%
		VARGAS VELASQUEZ VICTOR JESUS	N/A	0,0117%	VARGAS VELASQUEZ VICTOR JESUS	0,0117%
		MARTINEZ REYEZ FABIO ERNESTO	N/A	0,0117%	MARTINEZ REYEZ FABIO ERNESTO	0,0117%
		SUAREZ SUAREZ HECTOR DAVID	N/A	0,0117%	SUAREZ SUAREZ HECTOR DAVID	0,0117%
		LOPEZ CASTILLO JULIO ERNESTO	N/A	0,0117%	LOPEZ CASTILLO JULIO ERNESTO	0,0117%
		SALAZAR SIGIFREDO	N/A	0,0117%	SALAZAR SIGIFREDO	0,0117%
		GONZALEZ PERALTA LUCINDO	N/A	0,0117%	GONZALEZ PERALTA LUCINDO	0,0117%
		BERNAL PALACIO YENNY ALEXANDRA	N/A	0,0117%	BERNAL PALACIO YENNY ALEXANDRA	0,0117%
		DOMINGUEZ SAMUEL	N/A	0,0117%	DOMINGUEZ SAMUEL	0,0117%
		EMPRESA DE TRANSPORTES VIVACETA S.A	N/A	0,0117%	EMPRESA DE TRANSPORTES VIVACETA S.A	0,0117%
		GONZLEZ MOTAVITA EDWARD G,	N/A	0,0108%	GONZLEZ MOTAVITA EDWARD G,	0,0108%
		CORTES MORENO JESUS	N/A	0,0108%	CORTES MORENO JESUS	0,0108%
		RINCON CABALLERO DARIO	N/A	0,0108%	RINCON CABALLERO DARIO	0,0108%
		ARIAS GARZON RODRIGO	N/A	0,0108%	ARIAS GARZON RODRIGO	0,0108%
		CORDOBA CORDOBA ALVARO	N/A	0,0108%	CORDOBA CORDOBA ALVARO	0,0108%
		CASTIBLANCO MARTINEZ ARCADIO	N/A	0,0108%	CASTIBLANCO MARTINEZ ARCADIO	0,0108%
		MAYORGA ODILIO	N/A	0,0108%	MAYORGA ODILIO	0,0108%
		NIAUZA GUILLERMO	N/A	0,0108%	NIAUZA GUILLERMO	0,0108%
		LLANOS SARMIENTO VICENTE	N/A	0,0108%	LLANOS SARMIENTO VICENTE	0,0108%
		CONTRERAS LUIS EDUARDO	N/A	0,0108%	CONTRERAS LUIS EDUARDO	0,0108%
		JOLIN GAYON HERNANDEZ	N/A	0,0108%	JOLIN GAYON HERNANDEZ	0,0108%
		MORENO ROJAS NESTOR JULIO	N/A	0,0108%	MORENO ROJAS NESTOR JULIO	0,0108%
		LLANOS ANA JOAQUINA	N/A	0,0108%	LLANOS ANA JOAQUINA	0,0108%
		ALBORNOZ ISIDRO	N/A	0,0108%	ALBORNOZ ISIDRO	0,0108%
		SERNA CAÑON JOSE MIGUEL	N/A	0,0108%	SERNA CAÑON JOSE MIGUEL	0,0108%
		MUÑOZ MONTAÑEZ JOSE AQUILECIO	N/A	0,0108%	MUÑOZ MONTAÑEZ JOSE AQUILECIO	0,0108%
		QUIÑONES LUIS EMILIO	N/A	0,0108%	QUIÑONES LUIS EMILIO	0,0108%
		SANCHEZ DE GONZALEZ BERTHA LILIA	N/A	0,0108%	SANCHEZ DE GONZALEZ BERTHA LILIA	0,0108%
		RODRIGUEZ ISIDRO	N/A	0,0108%	RODRIGUEZ ISIDRO	0,0108%
		CASTILLO VELANDIA JORGE ELIECER	N/A	0,0108%	CASTILLO VELANDIA JORGE ELIECER	0,0108%
		VELASCO BARBOSA QUERYBIN	N/A	0,0108%	VELASCO BARBOSA QUERYBIN	0,0108%
		HERNANDEZ HOYOS LUIS EDUARDO	N/A	0,0108%	HERNANDEZ HOYOS LUIS EDUARDO	0,0108%
		TINJACA CALDERON JESUS GERMAN	N/A	0,0108%	TINJACA CALDERON JESUS GERMAN	0,0108%
		LOPEZ CARDENAS JOSE NICOMEDES	N/A	0,0108%	LOPEZ CARDENAS JOSE NICOMEDES	0,0108%
		HERNADEZ QUIROGA FRANCISCO	N/A	0,0108%	HERNADEZ QUIROGA FRANCISCO	0,0108%
		SARMIENTO OROZCO ALEJO	N/A	0,0108%	SARMIENTO OROZCO ALEJO	0,0108%
		GONZALEZ SIERRA FLORESMIRO	N/A	0,0108%	GONZALEZ SIERRA FLORESMIRO	0,0108%
		HERNADEZ VILLADA WILLIAM	N/A	0,0108%	HERNADEZ VILLADA WILLIAM	0,0108%
		OSORIO ANTONIO JOSE	N/A	0,0108%	OSORIO ANTONIO JOSE	0,0108%
		ROJAS HUMBERTO	N/A	0,0108%	ROJAS HUMBERTO	0,0108%
		SANCHEZ HERNANDEZ NURY	N/A	0,0108%	SANCHEZ HERNANDEZ NURY	0,0108%
		FRACICA PEREZ RAFAEL	N/A	0,0108%	FRACICA PEREZ RAFAEL	0,0108%
		JIMENEZ PADILLA LUZ MARINA	N/A	0,0108%	JIMENEZ PADILLA LUZ MARINA	0,0108%
		RODRIGUEZ HANS ALBERTO	N/A	0,0108%	RODRIGUEZ HANS ALBERTO	0,0108%
		AGUIRRE BASTO PABLO EMIGDIO	N/A	0,0108%	AGUIRRE BASTO PABLO EMIGDIO	0,0108%
		BUITRAGO LUIS ALBERTO	N/A	0,0108%	BUITRAGO LUIS ALBERTO	0,0108%
		BELTRAN BARRETO LUIS ANTONIO	N/A	0,0108%	BELTRAN BARRETO LUIS ANTONIO	0,0108%
		MOSQUERA JOSE DE JESUS	N/A	0,0108%	MOSQUERA JOSE DE JESUS	0,0108%
		FONNEGRA URIBE CELINDA	N/A	0,0108%	FONNEGRA URIBE CELINDA	0,0108%

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nombre	Representante Legal	Socios	Representante Legal a la oferta	Conformación accionaria inicial	ACCIONISTAS ACTUALES	Conformación Accionaria a la fecha
		MORALES MENDEZ BLANCA JANETH	**N/A**	0,0108%	MORALES MENDEZ BLANCA JANETH	0,0108%
		RIVERA ARTURO	**N/A**	0,0108%	RIVERA ARTURO	0,0108%
		LUGO LATORRE DANIEL	**N/A**	0,0108%	LUGO LATORRE DANIEL	0,0108%
		SAENZ OLAVE JUAN MANUEL	**N/A**	0,0108%	SAENZ OLAVE JUAN MANUEL	0,0108%
		PARRADO CLAVIJO BERNARDO	**N/A**	0,0108%	PARRADO CLAVIJO BERNARDO	0,0108%
		CORREDOR JAIME ORLANDO	**N/A**	0,0108%	CORREDOR JAIME ORLANDO	0,0108%
		SANABRIA M. ROSA ELENA	**N/A**	0,0108%	SANABRIA M. ROSA ELENA	0,0108%
		FARFAN AVILA PEDRO LUIS	**N/A**	0,0108%	FARFAN AVILA PEDRO LUIS	0,0108%
		DURAN CASTELLANOS JOSE M.	**N/A**	0,0108%	DURAN CASTELLANOS JOSE M.	0,0108%
		FLAMINIO GARCES RODRIGUEZ	**N/A**	0,0108%	FLAMINIO GARCES RODRIGUEZ	0,0108%
		CANO MARIA ESCOLASTICA	**N/A**	0,0108%	CANO MARIA ESCOLASTICA	0,0108%
		ALBARRACIN SANABRIA GUSTAVO	**N/A**	0,0108%	ALBARRACIN SANABRIA GUSTAVO	0,0108%
		MORA MIGUEL AUGUSTO	**N/A**	0,0108%	MORA MIGUEL AUGUSTO	0,0108%
		MOLANO RICO RAFAEL ANTONIO	**N/A**	0,0108%	MOLANO RICO RAFAEL ANTONIO	0,0108%
		RODRIGUEZ NIETO EXCEHOMO	**N/A**	0,0108%	RODRIGUEZ NIETO EXCEHOMO	0,0108%
		SANCHEZ DE BARRERA ROSA ELSA	**N/A**	0,0108%	SANCHEZ DE BARRERA ROSA ELSA	0,0108%
		BARRERA SANCHEZ FRANCISCO LUIS	**N/A**	0,0108%	BARRERA SANCHEZ FRANCISCO LUIS	0,0108%
				100,0000%	TOTALES	100,0000%
CONSORCIO - COMPAÑÍA MULTINACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO CONNEXIÓN MÓVIL S.A.	GUSTAVO GOMEZ	SOCIEDAD INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO S.A. (CIUDAD MÓVIL S.A.)	JOAQUIN LOSADA, ALIRIO RUIZ, GUSTAVO GOMEZ	71,9997%	SOCIEDAD INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO S.A. (CIUDAD MÓVIL S.A.)	71,9997%
		C.G.E.A. CONNEX SOCIETE ANONYME	CGEA TRANSPORT (CGEA CONNEX)	0,0001%	C.G.E.A. CONNEX SOCIETE ANONYME	0,0001%
		SIDAUTO S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	0,0001%	SIDAUTO S.A.	0,0001%
		MILENIO MÓVIL S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	0,0001%	MILENIO MÓVIL S.A.	0,0001%
		CITYTRANS S.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	0,0001%	CITYTRANS S.A.	0,0001%
		TRANSALAS LTDA.		0,0001%	TRANSALAS LTDA.	0,0001%
		STPS BUSES EJECUTIVOS Y SUPER EJECUTIVOS & CÍA S.C.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS BUSES EJECUTIVOS Y SUPER EJECUTIVOS & CÍA S.C.A.	4,1667%
		STPS COLECTIVOS I Y CÍA S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS COLECTIVOS I Y CÍA S.C.A	4,1667%
		STPS COLECTIVOS II Y CÍA S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS COLECTIVOS II Y CÍA S.C.A	4,1667%
		STPS INTERMEDIOS Y CÍA S.C.A	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS INTERMEDIOS Y CÍA S.C.A	4,1667%
		STPS BUSETAS SUPER EJECUTIVAS & CÍA S.C.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS BUSETAS SUPER EJECUTIVAS & CÍA S.C.A.	4,1667%
		STPS BUSETAS EJECUTIVAS & CÍA S.C.A.	ALIRIO HERNAN RUIZ GARCIA	4,1667%	STPS BUSETAS EJECUTIVAS & CÍA S.C.A.	4,1667%
		STPS COLECTIVOS III & CÍA S.C.A.	STPS CITYTRANS LTDA	1,0000%	STPS COLECTIVOS III & CÍA S.C.A.	1,0000%
		STPS COLECTIVOS IV & CÍA S.C.A.	STPS CITYTRANS LTDA	1,0000%	STPS COLECTIVOS IV & CÍA S.C.A.	1,0000%
		STPS SEGUNDA GENERACIÓN I & CÍA S.C.A.	STPS CITYTRANS LTDA	1,0000%	STPS SEGUNDA GENERACIÓN I & CÍA S.C.A.	1,0000%
		SOCIEDAD AUTOMOTORA DE SERVICIOS URBANOS Y TURISMO TRANSPORTES LÍNEAS NEVADA LTDA.	HERNAN ARTURO ROMERO NIÑO	0,0001%	SOCIEDAD AUTOMOTORA DE SERVICIOS URBANOS Y TURISMO TRANSPORTE LÍNEAS NEVADA LTDA.	0,0001%
		COMPAÑÍA DE TRANSPORTADORES SANTAFE DE BOGOTÁ S.A. COTRANSFEBO	CARLOS FERNANDO JIMENEZ MARIN	0,0001%	COMPAÑÍA DE TRANSPORTADORES SANTAFE DE BOGOTÁ S.A. COTRANSFEBO	0,0001%
				100,0000%	**TOTAL**	**100,0000%**

SI: Sin información

Fuente: Empresa Transmielnio S.A. Oficio 1848 del 31 de marzo de 2004

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO Nº 14

ORGANIGRAMA DELA EMPRESA

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO Nº 15

ESTADOS CONTABLES Y SUS NOTAS
EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILENIO –TRANSMILENIO S.A.-