



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

**INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL -
MODALIDAD REGULAR**

**TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.
VIGENCIA FISCAL 2004**

**PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL 2004-2005
FASE II**

DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

DICIEMBRE DE 2004

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

**INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL
AL TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.**

Contralor de Bogotá

ÓSCAR GONZALEZ ARANA

Contralor Auxiliar

GUILLERMO ERNESTO TUTA ALARCÓN

**Director de Infraestructura
y Transporte**

MÓNICA E. CERTÁIN PALMA

Subdirector de Fiscalización

DAGOBERTO CORREA PIL

Subdirector Análisis Sectorial ALBERTO MARTÍEZ MORALES

Equipo de Auditoría

WILLIAM A. SÁNCHEZ SIERRA
MARÍA CLAUDIA REAL MIRANDA
OMAR A. RAMÍREZ ZARATE
JORGE E. CAMELO CALDERÓN

Analista Sectorial

DÍDIER PÁEZ ANDRADE

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

1. ANÁLISIS SECTORIAL	7
1.1. LAS TERMINALES SATÉLITE Y SU ARTICULACIÓN DENTRO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD, EL POT Y EL PLAN DE DESARROLLO	7
1.2. ANTECEDENTES.....	7
1.3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	8
1.4. ELEMENTOS NORMATIVOS QUE REGULAN EL SECTOR Y LAS TERMINALES DE TRANSPORTE	9
1.5. EL URBANISMO Y SU INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD	10
1.6. LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ Y LA ORGANIZACIÓN DEL SECTOR	11
1.7. LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	11
1.8. RECORRIDOS CON ORIGEN O DESTINO EL TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ.....	12
1.9. PARADEROS INFORMALES.....	12
1.10. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ Y LAS TERMINALES DE TRANSPORTE	13
1.11. EL SISTEMA DE MOVILIDAD	14
1.12. EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.	15
1.13. EL SUBSISTEMA VIAL	15
1.14. EL TRANSPORTE Y LA INTEGRACIÓN CIUDAD-REGIÓN.....	17
1.15. EL SISTEMA DE TERMINALES INTERURBANO EN EL PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA”.....	18
1.16. EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y LOS TERMINALES SATÉLITE.....	19
1.17. CONTRIBUCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD AL SISTEMA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD	20

1.18. SISTEMA PROPUESTO DE TERMINALES SATÉLITE PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO DE PASAJEROS.....	20
1.19 INTEGRACIÓN DE LAS TERMINALES	25
1.20 FUENTES DE INGRESOS DE LAS TERMINALES.....	25
1.21 Conclusiones.....	26
2. HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO	29
2.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD.....	29
2.2 CASO CONSTRUCTODO.....	29
2.3. PROYECTO DE TERMINALES SATÉLITE.	30
2.3.1 Terminal del Sur.....	30
2.3.2 Terminal del Norte.....	30
2.4 SERVICIO Y SEGURIDAD AL CIUDADANO Y AL TRANSPORTADOR.....	31
2.4.1 Operación.....	31
2.4.2 Seguridad.....	31
2.5 GESTIÓN FINANCIERA.	31
3. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL - MODALIDAD REGULAR.....	34
4. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	40
4.1. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO.....	40
4.2 EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO.....	50
4.2.1. Fase: Ambiente de Control	51
4.2.2 Fase: Administración del Riesgo	51
4.2.3 Fase: Operacionalización de los Elementos.....	52
4.2.4 Documentación	54
4.2.5. Retroalimentación	54
4.3. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN.....	56
4.3.1. Contrato de Compraventa No TT-05-2004.	58
4.3.2. Contrato No. TT-06-2004.	58
4.3.3. Contrato No. TT-15-2004.....	59
4.3.5. Contrato No. TT-27-2004.....	61
4.3.6. Contrato No.TT-44-2004.	61
4.3.7. Contrato No. TT-49-2004.....	62
4.3.8. Contrato No. TT-59-2003.	63
4.3.10. Contrato No. TT004 del 06-02-04.....	74
4.3.11. Contrato No. TT-21 DE 2004	75
4.3.12. Contrato No TT23 del 2004	76
4.3.13. Contrato No TT-37 de 2004.....	76

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.14. Convenio Interadministrativo No. 03 de 2004	77
4.4. EVALUACIÓN RECURSOS NATURALES.....	87
4.5. ESTADOS CONTABLES.....	88
BIENES LEGALIZADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2004	98
8) DEL CUADRO ANTERIOR SE VERIFICÓ QUE EL DEPARTAMENTO DE BIENES Y CARTERA PARA LA VIGENCIA 2004 TIENE REGISTRADO SANEADO INMUEBLE EL LOCAL 4-126 JULIETA M. DE SALAZAR.	99
4.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN Y RESULTADOS.....	107
4.6.1. Operación Y Servicio.....	108
4.6.2. Gestión Financiera	110
4.6.3. Plan de Desarrollo	110

INTRODUCCIÓN

La Contraloría de Bogotá en desarrollo de su función constitucional y legal, en cumplimiento de su Plan de Auditoría Distrital PAD 2004 - 2005 Fase II, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular al Terminal de Transporte S.A.

La auditoría se centró en la evaluación de las líneas básicas establecidas en la Fase de Planeación del Proceso Auditor y contenidas en el Plan de Auditoría Sectorial, a saber:

- Evaluación al Sistema de Control Interno.
- Evaluación a la Contratación.
- Evaluación a los Estados Contables
- Evaluación Recursos Naturales
- Evaluación a la Gestión y Resultados.

Las líneas de auditoría seleccionadas responden al análisis de la importancia y riesgos asociados a los procesos y actividades ejecutadas por la Administración durante la vigencia fiscal de 2004.

Las respuestas dadas por la Entidad fueron analizadas, evaluadas e incluidas en el informe cuando se consideraron pertinentes.

La Contraloría de Bogotá espera que este informe contribuya a su mejoramiento continuo y con ello a optimizar una eficiente gestión y administración de los recursos, lo cual redundará en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

1. ANÁLISIS SECTORIAL

1.1. LAS TERMINALES SATÉLITE Y SU ARTICULACIÓN DENTRO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD, EL POT Y EL PLAN DE DESARROLLO

1.2. ANTECEDENTES

El problema del transporte de Bogotá es señalado por algunos críticos como fuera de control, toda vez que factores como el continuo crecimiento de la población¹, la sobreoferta del parque automotor de transporte público, 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 preveía 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.

Adicionalmente a los problemas que aquejan la Capital, se suma el transporte interurbano de pasajeros definido como aquel que ha generado tradicionalmente problemas en los centros urbanos, en especial en lo referente a la movilidad en las ciudades, ocasionando congestiones vehiculares por efecto del ascenso y descenso de pasajeros a lo largo de las vías urbanas y por los flujos vehiculares radiales² y diametrales³ generados por la operación dentro de la ciudad.

Frente a este panorama, el papel de las terminales de transporte de pasajeros es la de contribuir a resolver problemas relacionados con el tránsito y transporte, brindando en un solo lugar, todas las comodidades necesarias a los usuarios (pasajeros principalmente), a los acompañantes y otros visitantes, al estar, con una correcta ubicación y diseño, en un lugar de fácil accesibilidad interna y externa.

La localización de los terminales se debe ceñir a la estrategia de ordenamiento del POT, dirigidas a la integración regional del sistema de transporte urbano, sumado a otros temas como: la frecuencia de líneas urbanas integradoras, la

¹ 6.7 millones de habitantes

² Rutas radiales: es el tipo más común, ya que concentra los movimientos a un centro de actividades sin considerar las necesidades de la totalidad de la zona urbana.

³ Rutas diametrales: Aquellas que tienen como origen y destino un municipio de la periferia de la zona urbana, pasando por la zona centro de la ciudad o cerca de ésta, con retorno preferentemente por las mismas vialidades.

distancia de caminata y los precios del transporte público colectivo e individual (taxi), con recorridos de llegada y salida de las empresas, debe racionalizarse, simplificarse, uniformizarse y hacer más eficiente el sistema.

1.3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

A continuación se presenta una descripción de los problemas relevantes detectados actualmente en el sistema de transporte público de la Capital:

Dadas las numerosas variables, para abordar el diagnóstico al sistema de transporte en el Distrito Capital no es una tarea simple, debido a diversos elementos, como es el caso del transporte público colectivo urbano, en el cual encontramos diferentes actores como son: los pasajeros (*usuarios*), los propietarios de los vehículos, conductores y empresarios constituyen el grupo de *operadores del sistema*⁴; los industriales y el gobierno, como *responsable de la política* y la sociedad en general.

Dentro de la estructura orgánica del Distrito Capital, el mapa de instituciones que tiene incidencia directa o indirecta frente al sistema de movilidad y del subsistema de transporte en particular, son: el Instituto de Desarrollo Urbano, entidad que ejecuta obras de infraestructura de la ciudad; el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, entidad facultada para la elaboración de la planeación estratégica de la Capital, desarrolla el POT e igualmente aprueba los proyectos viales de la ciudad; La Secretaría de Tránsito y Transporte, encargada de fijar las políticas Distritales en asuntos sobre la materia, como autoridad única de Tránsito y Transporte, coordinar y orientar lo pertinente para su ejecución; La Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A., Sociedad por acciones del orden distrital, cuyo objetivo es la gestión, organización y planeación del transporte público, masivo, urbano de pasajeros del Distrito; y la Corporación Terminal de Transporte, entidad que participa en la solución de los problemas de tránsito y transporte de la capital del país, así como también la construcción y explotación de terminales de transporte.

A continuación se detallan y se resaltan algunos problemas que aquejan al sistema:

La estructura empresarial del transporte en su mayoría, no tiene claridad respecto a su misión frente al desarrollo de la actividad; razón por la cual, presenta fallas en su organización, seguridad, capacidad técnica, operativa, económica y financiera que le impiden garantizar una adecuada prestación del servicio.

⁴ Duarte Guterman & CIA Ltda Formulación del Plan Maestro de Movilidad. Parte I, caracterización de la movilidad, Sep. 2005

La ausencia de políticas integrales del sector en los planes de desarrollo, toda vez que se ha priorizado la inversión en infraestructura vial, dejando de lado los aspectos concernientes a la prestación del servicio público.

Frente a este hecho, la política de movilidad, busca mejorar la productividad de la ciudad y la región, mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas viales de transporte, regulación y de control de tráfico. Sin embargo, uno de los problemas más relevantes es la dificultad de movilización intraurbana.

Como parte del sistema de movilidad, el subsistema vial tiene como fin, atender los requerimientos de movilidad de pasajeros, de carga y de garantizar la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor, entrando en acción como parte del componente del integración regional del subsistema, la Terminal de Transportes de Bogotá, principal centro de llegada y salida de buses hacia otras ciudades del país y algunos destinos suramericanos. Sin embargo, la ciudad no cuenta con un sistema de terminales organizados para las rutas de transporte urbano colectivo. Las actuales terminales están localizadas sobre la vía pública, invadiendo el espacio público.

1.4. ELEMENTOS NORMATIVOS QUE REGULAN EL SECTOR Y LAS TERMINALES DE TRANSPORTE

La entidad rectora de la operación del transporte terrestre automotor en Colombia es el Ministerio de Transporte, facultad otorgada por la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), Ley 105 de 1993, Ley 763 de 2001, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en cuanto a su reglamentación y supervisión y Ley 336 de diciembre 20 de 1996, por medio de la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

El artículo 5 del Decreto 2762 de 2001, define que los Terminal de Transporte son: *“aquellas instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, con los equipos, órganos de administración, incorporación de servicios a los usuarios, a las empresas de transporte, a los equipos de transporte, donde se concentran las empresas que cubren rutas que tienen como origen y destino ese municipio o localidad”*.

Este mismo decreto define las condiciones y requisitos mínimos para la creación, habilitación y homologación de las terminales de transporte terrestre en Colombia, reglamenta la operación de la actividad transportadora que se desarrolla dentro de ellas y establece la obligatoriedad de su utilización por parte de las empresas de transporte terrestre de pasajeros por carretera que tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista Terminal de transporte autorizado o cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales en tránsito.

Igualmente, el Decreto 2762 señala las autoridades competentes en materia de terminales: La Superintendencia de Puertos y Transporte (control y vigilancia de la operación de las terminales de transporte), el Ministerio de Transporte (autoriza la creación de nuevos terminales, y reglamenta la operación de los mismos y fija las tasa de uso), la Autoridad municipal o distrital (determina la ubicación de las terminales de acuerdo con lo establecido en el respectivo POT).

Con respecto al ámbito local, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, se establecieron los recorridos con origen o destino para las empresas intermunicipales que tienen como origen y destino el Terminal de Transporte de Bogotá, D.C., únicos recorridos dentro del perímetro urbano de la ciudad, mediante la Resolución 093 de 2002.

Del mismo modo, establece los recorridos cuyo origen o destino no es el Terminal de Transporte de Bogotá y prohíbe tener terminales y/o agencias de despacho en Bogotá, algunos de los cuales fueron modificados por la Resoluciones S.T.T. 604 de 2002 y 659 de 2003. Sin embargo, el artículo 5, señala que la Secretaría podrá expedir permisos para el establecimiento de terminales de paso y/o agencias de despacho, lo cual podría favorecer la existencia de paraderos y a su vez, de terminales piratas.

De otra parte, con el nacimiento de la sociedad Sistema de Transporte de la Sabana STS S.A., en el 2000, a raíz de la puesta en marcha del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, vislumbra para las empresas de la sabana, la posibilidad de vincularse al sistema urbano masivo, con el fin de buscar en el futuro inmediato, la solución operativa y de costos que afecta a los transportadores intermunicipales.

1.5. EL URBANISMO Y SU INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD

La región Bogotá-Cundinamarca avanza en la conformación de una red de ciudades de carácter urbano funcional, relativamente dispersa con crecientes interrelaciones en términos de flujos de mercancías y trabajadores⁵, algunas de las cuales se extienden por fuera del departamento de Cundinamarca, siendo una región desequilibrada en favor de su ciudad central, en lo que hace relación con los establecimientos, su población laboral y suelo ocupado por sus actividades económicas.

Un factor que ha impactado la movilidad en la ciudad, lo constituye el fenómeno de la centralidad, manifestación iniciada especialmente desde la década de los

⁵ ALFONSO ROA, Oscar A. (ed.), Ciudad y región en Colombia, nueve Ensayos de Análisis Socioeconómico y Espacial, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, abril de 2001.

años 30, con el origen de una serie de lugares centrales distintos al centro de la ciudad, denominados centralidades, transformando el tejido de barrios originalmente de vivienda unifamiliar en torno a centralidades como plazas de mercado, almacenes por departamentos o en red y con relativas mejores condiciones de su estructura urbana de accesibilidad que el conjunto de la ciudad.

1.6. LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ Y LA ORGANIZACIÓN DEL SECTOR

Operativamente el sistema de transporte terrestre de pasajeros de Bogotá está conformado por un Terminal central que despacha y recibe vehículos de corta, media y larga distancia y de una red vial autorizada por la cual transitan los vehículos para acceder a la Terminal o salir de la ciudad.

La Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado, vinculada a la Alcaldía Mayor de Bogotá, dotada de personería Jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa. Inició operaciones el 14 de Marzo de 1984, cuenta con tres módulos de ascenso de pasajeros, uno para el corredor Norte, uno para el Sur y otro para los corredores Oriente y Occidente; un módulo para despacho de taxis, uno para el descenso de pasajeros de todos los corredores y otro para encomiendas.

Los accionistas de la entidad están constituidos en un 86 % por el sector público y 14 % por accionistas privados. Del sector público, el 51 % pertenece a la Alcaldía de Bogotá, el resto al IDU, la Central de Abastos y al Ministerio de Transporte.

Al haber enajenado una parte importante de los locales comerciales, se constituyó una copropiedad sometida al régimen establecido para las propiedades horizontales. En esta copropiedad, la Terminal cuenta con 57 % representado en 164 locales, y los privados 43 %, correspondiente a 243 locales. Las decisiones que involucren modificaciones a la copropiedad requieren de un 75 % de votos mayoritarios.

1.7. LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Las empresas de transporte legalmente constituidas son: para el corredor Norte 39 empresas con 401 rutas autorizadas, de las cuales 6 con 41 rutas son de corta distancia en el Sur, 40 empresas con 229 rutas, 5 con 27 rutas de corta distancia; y en el Oriente, 10 empresas cubren 53 rutas, todas ellas de media y larga distancia.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

1.8. RECORRIDOS CON ORIGEN O DESTINO EL TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ

Las rutas de acceso a la Terminal y a las de salida de la ciudad que han sido autorizadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte son: las procedentes del norte por la autopista norte, las provenientes del Occidente por la Avenida Medellín o por la Avenida Centenario, las rutas del Sur por la Autopista Sur. Las procedentes del Oriente por la vía a Villavicencio y las rutas provenientes del oriente por la vía a la Calera.

1.9. PARADEROS INFORMALES

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. mediante la Resolución No. 502 de 2003, reglamentó la utilización de las vías para las distintas rutas en cada corredor, como también la Prohibición a los prestadores del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, despachados desde el Terminal de Transporte de Bogotá - TTB, recoger pasajeros en lugares diferentes a ésta, dentro del territorio del Distrito Capital.

Sin embargo, los buses de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera continúan recogiendo y dejando pasajeros a lo largo de las rutas establecidas, generando las paradas tradicionales ubicadas en lugares céntricos y periféricos.

Con la entrada en operación del Sistema Transmilenio, se adelantó el proceso de integración tarifaria con la Sociedad Sistema de Transporte de la Sabana S.A. – STS en los portales de la Autopista Norte y de la Calle 80, realizando el trasbordo al sistema troncal, pero algunos vehículos de empresas que no fueron incluidas en los convenios recogen y dejan pasajeros en las vías urbanas por fuera de los portales.

Como resultado del estudio contratado por Planeación Distrital sobre las terminales Satélite se obtuvieron los siguientes registros:

Cuadro 1
ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS DENTRO Y FUERA DEL TERMINAL 2004

Corredor	Pasajeros Terminal		Pasajeros Paraderos		Total	No. Paraderos	Paradas/Vehículo
		%		%			
NORTE	148	39.1	231	60.9	379	14	3.9
SUR	117	38.0	191	62.0	308	12	3.9
ORIENTE	115	36.3	202	63.7	317	8	4.3
TOTAL	380	37,8%	624	62,2%	1004	34	

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Distrital. ESTUDIO DE TERMINALES SATÉLITE PARA EL TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS, INFORME FINAL – FECHA: OCTUBRE DE 2004. Ingenieros Consultores Ltda.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

En el cuadro No 1, se puede observar como los porcentajes de pasajeros que toman el bus en las paradas fuera de la Terminal (62.2%) en los tres corredores, son mayores a los pasajeros que utilizan los vehículos desde la Terminal en (promedio del 37.8%). También se puede determinar que el corredor Norte el de más movimiento de pasajeros y número de paraderos fuera de la Terminal, sin embargo; el de Oriente presenta un número de paradas superior a los otros dos corredores.

1.10. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ Y LAS TERMINALES DE TRANSPORTE

De conformidad al POT, el sistema de terminales interurbanos está enmarcado en el contexto de la región dentro del sistema de centralidades.

Otro aspecto fundamental para la definición del sistema de terminales interurbanos es la necesidad de articular los distintos modos de transporte con los terminales de buses urbanos e interurbanos y terminales de carga, así como también los ciclo parqueaderos y estacionamientos fuera de vía y en vía, por lo que se exige para su orientación de un plan maestro de movilidad, que no se ha elaborado. En consecuencia, si se proyectan los terminales sin este plan maestro, se tendrán que considerar aspectos establecidos en el POT sobre la clasificación de usos del suelo y de la Estructura Ecológica Principal, de acuerdo con los criterios ambientales para las localidades donde se proyecten los terminales.

Otro aspecto se relaciona con el desarrollo del sistema de transporte, en el que se contempla la construcción de las nuevas troncales del sistema TransMilenio, en el que se debe contemplar la integración física y vial del sistema de portales con el sistema de intermunicipales; así como, la continuidad y viabilidad operativa del actual Terminal de Transporte de Bogotá ubicado en el Salitre.

De otra parte, las operaciones estratégicas establecidas en el POT son un instrumento que vincula actuaciones, acciones urbanísticas, instrumentos de gestión urbana e intervenciones económicas y sociales en áreas especiales de la ciudad que se consideran fundamentales para consolidar a corto, mediano y largo plazo, la estrategia de ordenamiento.

Estas operaciones tienen la finalidad de dar respuesta a las políticas generales y a la estrategia de ordenamiento en términos de integración internacional, regional y urbana, crecimiento económico, productividad urbana y regional, desarrollo local, cohesión e integración social, protección y recuperación de la estructura ecológica principal. Por lo tanto, se debe considerar las zonas en las cuales se deben proyectar las terminales dentro de las operaciones estratégicas que define el POT, se deben definir las áreas para la localización de terminales de transporte interurbano en aquellas dispuestas para el desarrollo de las

operaciones estratégicas de la ciudad, asociadas a centralidades que presentan actividades relacionadas con la región y a ejes de integración regional como son:

- Operación estructurante Nuevo Usme - Eje de integración Llanos. Avenida Circunvalar del Sur desde la Avenida Caracas hacia el Suroriente.
- Operación Eje de Integración Sur - Centralidad Delicias Ensueño, Vía Regional y eje de acceso a Bogotá por el sur.
- Operación estructurante Eje de integración norte Centralidad Toberín - La Paz, Vía Regional y eje de acceso a Bogotá por el norte, Autopista Norte desde la calle 170 hasta el límite del Distrito Capital.

Estudios sobre el grado de competitividad de la ciudad han concluido que el tema del transporte junto con el de la seguridad, son los dos principales problemas estructurales de la ciudad⁶.

Frente a esta debilidad, el artículo 10, título II, capítulo I “Políticas Generales para el Distrito Capital” del Decreto 190 de 2004, establece que la “*Política de Movilidad*” se debe orientar a mejorar la productividad de la ciudad y la región, mediante acciones coordinadas sobre los subsistema vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, con el fin 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.

1.11. EL SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema de movilidad integra de manera jerarquizada e interdependiente los diversos modos de transporte de personas y mercancías con las diversas modalidades de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural.

El Sistema conformado por el subsistema vial, de transporte y de regulación y control del tráfico. A nivel urbano y de expansión, tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga así como garantizar la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural, conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes a su interior y con la ciudad.

⁶ Fuente: Encuesta a 26 gerentes regionales de compañías multinacionales que han invertido en Bogotá. Estudio “La Bogotá que todos soñamos” Resumen del estudio Monitor de competitividad para Bogotá 1997. Fuerza Capital Cámara de Comercio de Bogotá.

1.12. EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.

El POT define el sistema de movilidad el que integra de manera jerarquizada e interdependiente los diversos modos de transporte de personas y mercancías con las diversas modalidades de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema, los estacionamientos públicos y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.

Igualmente, el Sistema de Movilidad pretende satisfacer los requerimientos que generan los viajes en vehículos particulares y de servicio público, integrado con las ciclo rutas, los estacionamientos públicos y los terminales interurbanos de pasajeros y carga, fortaleciendo las relaciones entre el Distrito Capital y la región⁷, para lo cual se deberán adelantar acuerdos para el apoyo y la coordinación entre las entidades encargadas de la planeación, diseño, construcción, operación, control y seguimiento de los temas asociados a la infraestructura vial y al transporte.

1.13. EL SUBSISTEMA VIAL

Conformado por las mallas vial arterial, vial intermedia, y vial local, alamedas y paso peatonales, redes de ciclo rutas y corredores de movilidad local y malla vial rural.

Se apunta a la priorización de proyectos viales estratégicos que permitan integrar y conectar la infraestructura existente, tales como mejorar la conectividad y continuidad de la malla vial, optimizar el manejo del tráfico para dar solución a los problemas de congestión (los terminales satélites) y seleccionar proyectos relacionados con el incremento de la productividad y la competitividad en el marco de los acuerdos de Ciudad – región.

Los principales corredores de integración.

En concordancia con la red de centralidades y con el fin de garantizar las conexiones principales entre centralidades en el cuadro No 2 aparecen los corredores principales y ejes claves de la estrategia de ordenamiento del Distrito.

⁷ Se plantea la construcción del subsistema vial, en función de atender los requerimientos en materia de movilidad y conectividad al interior de la ciudad respecto a la región, en la óptica de ciudades en red.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 2
CORREDORES DE INTEGRACIÓN

Eje	Centralidades integradas	Escala de integración
Avenida Caracas Paseo de los libertadores	Restrepo – Santander Centro Histórico –Centro Internacional Chapinero Calle 72 - Calle 100 Usaquén – Santa Bárbara Toberín – La Paz Prado Veraniego	Internacional Regional Urbano
Avenida Centenario Corredor Férreo de Occidente Calle 26	Centro (Centro Histórico-Centro Internacional) Salitre – Zona Industrial Fontibón - Aeropuerto El dorado Álamos	internacional Regional
Autopista al Llano Avenida Boyacá	Nueva centralidad Eje de integración Llanos / Nuevo Usme Nueva Centralidad Danubio – Río Tunjuelo	Internacional Regional urbano
NQS Autopista Sur	7 de agosto Delicias / Ensueño Restrepo – Santander Bosa	Regional Urbano
Calle 80	Ferías – Rionegro Nueva Centralidad Quirigua – Bolivia	Regional Urbano

Fuente: Documento POT Decreto 190 de 2004.

El proyecto de troncales del sistema TransMilenio se desarrolla por las principales vías que componen los siete ejes principales en términos de integración, las cuales serán fundamentales en la ubicación de las terminales satélites, eliminando en especial la circulación de vehículos intermunicipales de corto recorrido en dichas troncales hacia la terminal central.

Otro factor que se debe considerar es el tipo de infraestructura que se contempla en la construcción de las troncales con carriles exclusivos para la circulación de los buses articulados y de carriles mixtos para el resto de vehículos, lo cual genera restricciones a la movilidad de los vehículos de transporte intermunicipal, afectando la viabilidad de acceso a la terminal central.

Los terminales Satélite y su Integración con el Sistema de Transporte Urbano:

Para la integración entre el sistema de transporte urbano y los terminales satélites, se consideran dos escenarios, el primero de ellos, los pasajeros sin equipaje dada la existencia de portales de Transmilenio en los extremos de los corredores, se debe buscar la integración con este sistema peatonal o bien mediante buses alimentadores o algún tipo de transporte circular entre la Terminal y el portal. Esta condición implica la mayor cercanía con los portales, especialmente relevante para el transporte metropolitano.

Pasajeros con equipaje: puesto que el sistema Transmilenio no acepta equipaje en sus buses, se plantea la necesidad de establecer zonas de intercambio de medio de transporte de interurbano a urbano, bien sea bus o taxi, así como la

conveniencia de un sistema de transporte especializado entre cada Satélite y la Central, con buses especializados que faciliten el transporte de los equipajes, que bien puede llegar a utilizar los corredores rápidos de Transmilenio o el sistema vial principal de la ciudad.

1.14. EL TRANSPORTE Y LA INTEGRACIÓN CIUDAD-REGIÓN

En la actualidad no existe ordenamiento físico en el territorio o integración operacional a través de terminales interurbanos de pasajeros y de carga o de terminales intermodales, que estimulen el uso eficiente de la infraestructura vial y de transporte, con la cual se cuenta en el transporte de pasajeros y de carga entre la región y el Distrito. Además, con la entrada en funcionamiento de las troncales de buses y sus rutas alimentadoras, se generó un “reordenamiento” de los servicios de transporte interurbano del ámbito regional en los corredores en los que están operando dichas troncales.

Ahora bien, las ventajas que engloba la construcción de terminales periféricos para el área metropolitana de Bogotá como un ente ordenador del tránsito de buses, en recorridos, paradas, zonas terminales de subida, bajada, y catalizador de propuestas urbanísticas, comerciales de las áreas de influencia de la misma y en especial como un catalizador de una política en materia de transporte extraurbano.

Es por ello que el papel que juega la integración del Sistema TransMilenio con el Transporte intermunicipal es fundamental y por lo tanto, la necesidad de construir la infraestructura que permita la integración de estos dos modos es prioritaria. Por lo tanto, el Sistema TransMilenio ha sido un alivio a la problemática del transporte intermunicipal de corto recorrido o sabanero; sin embargo, 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 fueron complementadas con el Sistema Vial y de terminales satélite para el transporte intermunicipal.

El POT adoptado mediante el Decreto 619 de 2000 formuló de forma separada el sistema vial y el de transporte, no incluyeron políticas integrales para el transporte público en bicicleta, buses, busetas, taxis, vehículos particulares ni propuso las estructuras para la articulación de los modos de transporte. En su contenido separa lo pertinente a terminales de buses urbanos e interurbanos, y no propuso la integralidad de los sistemas de transporte masivo y el intermunicipal.

Ante las nuevas exigencias del ordenamiento regional y los avances que en estos aspectos ha logrado la ciudad, se exige la defina con la articulación de los distintos modos de transporte y su relación con los terminales de buses urbanos

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

e interurbanos y terminales de carga, así como también los ciclos parqueaderos y estacionamientos fuera de vía y en vía.

Por lo tanto, se identifica como necesidad para la integración, la ubicación de terminales satélites a la menor distancia al sistema Transmilenio, de manera que permita la transferencia de pasajeros a las rutas del sistema.

Para los pasajeros con equipaje se requiere buscar la integración entre el transporte individual y otro sistema espacial que permita el uso del transporte masivo o colectivo, sino se le genera una carga económica mayor a estos usuarios, por cuanto tendrían, solamente, como alternativa de transporte urbano el individual ya sea de taxi o particular, ambos más costosos que los otros medios y considerando el tipo de pasajeros que utilizan el transporte terrestre intermunicipal, se hace conveniente un sistema de transporte con buses especiales que faciliten el transporte de los equipajes y que permitan la integración al sistema Transmilenio.

1.15. EL SISTEMA DE TERMINALES INTERURBANO EN EL PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA”

El esquema de planeación territorial adoptado por la Ley 152 de 1994 - Orgánica del Plan de Desarrollo - y la Ley 388 de 1997 – de Desarrollo Territorial-, establece la necesaria articulación de los dos instrumentos: el Plan de Ordenamiento Territorial – POT⁸, y el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas; como mecanismo para garantizar la concreción de la política territorial de largo plazo, a través de las inversiones de las administraciones durante sus respectivos periodos de gobierno⁹.

Los ejes estructurales del Plan de Desarrollo son el social, el urbano regional y la reconciliación.

El objetivo del Eje Urbano Regional, pretende desarrollar un entorno ambiental y socialmente sostenible, equilibrado en la distribución de la infraestructura, los equipamientos y las actividades, competitivo en la producción e integrado en su territorio que contribuya al crecimiento económico, la equidad y la inclusión social.

Los principales programas del Eje Urbano Regional son: Hábitat desde los barrios, las UPZ y las UPR; Red de centralidades distritales; Hábitat urbano-rural; Región integrada para el desarrollo y Bogotá productiva.

Con el programa Red de centralidades distritales, se adecuará la plataforma del Distrito para mejorar la interdependencia entre los niveles vecinal, local y distrital y evitará la segregación territorial, social y económica, consolidando una ciudad

⁸ 1 Actualmente compuesto por los Decretos 619 y 1110 de 2000 (parcialmente vigentes) y el Decreto 469 de 2003.

⁹ 2 Artículo 21, Ley 388 de 1997 “Armonía con el Plan de Desarrollo del Municipio”.

conformada por su Centro y áreas de centralidades que cumplen funciones para la ciudad y de carácter regional, nacional e internacional. Por lo tanto, este programa se articula con lo establecido en el POT en lo relacionado con la construcción de la red de centralidades, razón por la cual, el sistema de terminales interurbano debe adecuarse a dicha red.

Así mismo, este eje se orienta en la política de la Integración territorial para la sostenibilidad, en la que se abordará en una perspectiva sostenible, a partir de la descentralización y la desconcentración en lo local, la integración urbano-rural y regional y la articulación con la dinámica nacional e internacional, para lo cual, se buscará la desconcentración del desarrollo y promoverá la generación de oportunidades en la región, avanzando en la articulación de redes de ciudades y municipios. Priorizando proyectos regionales coordinados y concertados que sean referentes para el país, dentro del cual se debe desarrollar el sistema de terminales.

1.16. EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y LOS TERMINALES SATÉLITE

El artículo 43 del Decreto 469 de 2003 señala que los “Instrumentos de Planeamiento” constituyen procesos técnicos que mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial.

Los instrumentos de planeamiento son: los planes maestros¹⁰, los de ordenamiento zonal, los zonales; las unidades de planeamiento zonal - UPZ, los planes directores para parques, los de implantación, los de regularización y manejo, los de reordenamiento, los de ordenamiento minero ambiental, las demás reglamentaciones urbanísticas y en general, las disposiciones contenidas en cualquier otro tipo de acto administrativo de las autoridades competentes, referidas al ordenamiento del territorio del Distrito Capital.

Por su parte, el artículo 44 Jerarquiza los instrumentos de planeamiento en primer, segundo y tercer nivel, clasificando el Plan Maestro de Movilidad como un instrumento estructurante de primer nivel, con un horizonte de largo plazo, por tanto, sus previsiones e implicaciones demandarán operaciones urbanas cuyos estudios, desarrollos e impactos marcarán el territorio en el largo plazo. El Plan se constituirá en un gran esfuerzo que recaerá sobre la ciudadanía, las finanzas de la ciudad y su capacidad de endeudamiento, los gestores públicos y privados tanto de índole nacional como departamental y distrital, debiendo estar formulado a más tardar el 30 de abril del 2006 (artículo 47, Decreto 190 de 2004).

¹⁰ Los planes maestros constituyen el instrumento de planificación fundamental en el marco de la **estrategia de ordenamiento de la ciudad-región**

1.17. CONTRIBUCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD AL SISTEMA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD

El Plan Maestro de Movilidad deberá contribuir con el establecimiento y desarrollo de los programas prioritarios del POT (artículo 61 Decreto 469/03), especialmente:

- En la "*Consolidación y Sostenibilidad de los Sistemas Generales*". El programa contiene tres subprogramas, de los cuales se resalta por su incidencia en la movilidad, *el programa de construcción y complemento de infraestructuras y equipamientos* para la prestación de servicios públicos sociales, administrativos y domiciliarios; éste a su vez se subdivide en: a) mantenimiento de la infraestructura vial y de espacio público en el programa de renovación del centro, b) Mantenimiento de la malla vial arterial e intermedia y del espacio público para mejorar la conectividad del centro de la ciudad con la red de centralidades, c) Ampliación del subsistema de transporte masivo – transmilenio y d) en la ampliación del subsistema de vías y de espacio público, y construcción de equipamientos de carácter social en las zonas de mayores déficit y asociados a la red de centralidades.
- Coadyuvará también en la "*Consolidación del Centro de la Ciudad y de las Centralidades del Distrito Capital*", mediante las mejoras en las condiciones de movilidad peatonal, la promoción de la oferta adicional de estacionamientos, su intermodalidad y mejores condiciones de movilidad desde el transporte masivo y público. Programa está estructurado en tres subprogramas, de éstos corresponde a la movilidad, "*el plan de fortalecimiento del centro de la ciudad*", dirigido a la recuperación de la malla vial y la red de andenes del centro, así como también a la organización de rutas cortas de transporte público en el centro de la ciudad con conexión a las estaciones fijas del transporte masivo de buses articulados, sumado también a la construcción de la avenida Mariscal Sucre y la malla vial intermedia para soportar las rutas de transporte público desde las centralidades al centro de la ciudad.

1.18. SISTEMA PROPUESTO DE TERMINALES SATÉLITE PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO DE PASAJEROS

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital “DAPD”, suscribió con IC, Ingenieros consultores Ltda., a través del PNUD, un contrato para definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C., e identificar zonas y predios de la ciudad dentro de los cuales puedan desarrollarse, de acuerdo con las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional establecidas en el POT, teniendo en cuenta las características de la demanda de transporte interurbano de pasajeros difieren

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

según sea de corta distancia¹¹ (buses metropolitanos sabaneros) y de media y larga distancia¹².

El estudio consideró los siguientes destinos como de corta distancia:

- Corredor Norte: Cajicá, Chía, Cogua, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Guatavita, Nemocón, Sesquilé, Sopó, Tabio, Tenjo, Ubaté, Guachetá, Lenguazaque, Chocontá y Villapinzón.
- Corredor Sur: Sibaté, Granada, Silvania, Fusagasugá, El Salto, San Antonio, San Miguel y el Colegio.
- Corredor Oriente: Cáqueza, Chipaque, Guayabetal, Quetame y Villavicencio.

Para plantear las propuestas de ubicación de las terminales satélites, el estudio tuvo en cuenta los siguientes parámetros: el interés de la ciudad, que procura mejorar la movilidad, evitando la congestión que genera las paradas intermedias; el de los usuarios, de facilitar el acceso a las terminales mediante la integración con diferentes medios de transporte; el de la Terminal de Transporte de Bogotá D.C., consistente en mejorar ingresos mediante el mantenimiento e incremento de la utilización de las facilidades administradas por ella y el de los transportadores, que consiste en aumentar la utilización paga de los vehículos a través de evitar los ascensos no pagos (mochileo).

Con base en estos criterios, se presentan las siguientes soluciones para cada corredor:

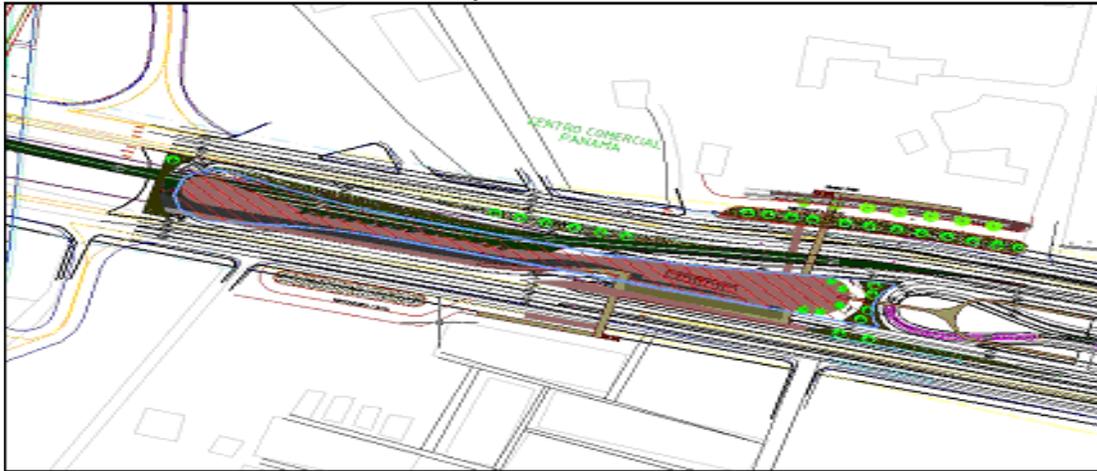
Con base en criterios y parámetros empleados por IC INGENIEROS LTDA, para la priorización de los lotes seleccionados como potencialmente utilizables para la ubicación de las terminales en el corredor norte, fueron elegidos los siguientes: para corta distancia (sabaneros) el separador central adyacente al Portal de Transmilenio (gráfico 1. En especial por su facilidad de integración peatonal con el transporte urbano masivo); para media y larga distancia se seleccionaron bien el mismo Terminal de los sabaneros, en el segundo piso, o un lote al sur de Makro sobre la Autopista por calle 193 costado oriental (gráfico 2); en ambas soluciones se ha considerado conveniente mantener la terminal central.

¹¹ Los vehículos que prestan el servicio metropolitano son en su mayor parte busetas y colectivos de pequeño tamaño, que por sus recorridos, pueden realizar varios viajes al día.

¹² Se caracteriza por largos recorridos con pasajeros que trascienden las ciudades cercanas a Bogotá D.C., y que en una mayor cantidad llevan equipaje, por lo cual no pueden acceder al sistema Transmilenio. El servicio lo prestan vehículos de mayor capacidad que los metropolitanos.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 3
Lote en el Separador Central Aut. Norte



Fuente: IC ingenieros consultores Ltda.

Cuadro 4
Lote al sur de Makro Autop. Norte calle 193



Fuente: IC ingenieros consultores Ltda..

En el corredor sur, teniendo en cuenta el bajo volumen de tráfico de corta distancia, originado en su totalidad en la Terminal Central, se propone un sólo terminal para todos los tipos de demanda. Como lote propuesto según el estudio, se señala el de propiedad de la Terminal de Transporte de Bogotá, ubicado en la Autopista Sur con Avenida Bosa, costado norte (gráfico 3), ubicación señalada como eje de integración del sur, criterio señalado por el POT, como necesario para la definición del lote adecuado con el modelo de integración regional.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 5
Lote Terminal de Bogotá sobre Aut. Sur por Avenida Bosa, costado norte



Fuente: IC ingenieros consultores Ltda..

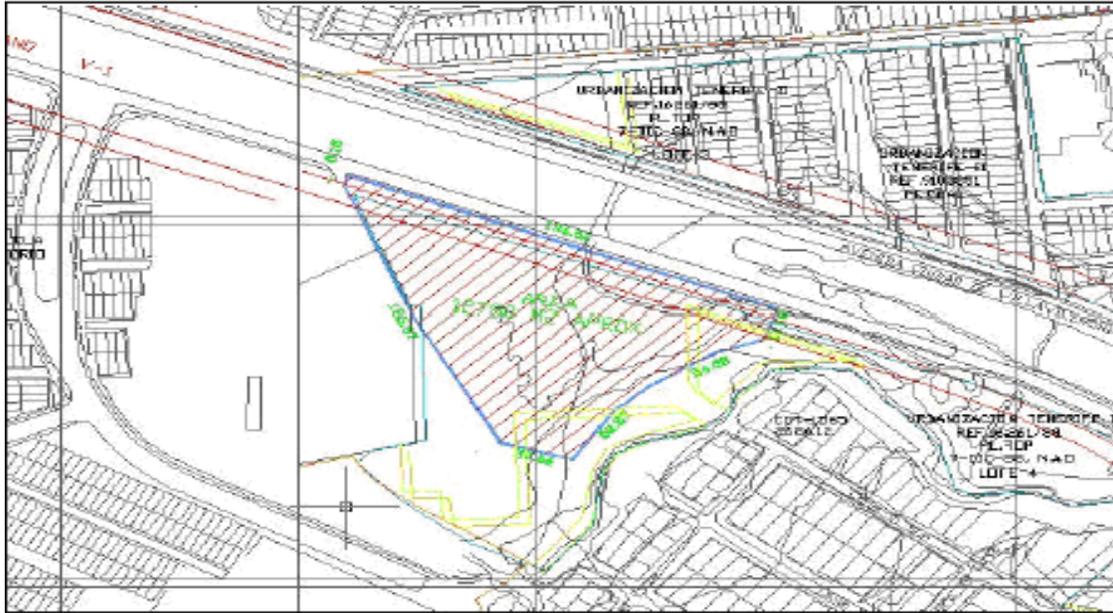
En el corredor oriente es menor el movimiento de pasajeros metropolitanos, con sólo dos empresas que originan viajes esporádicos en Yomasa. Como en el caso de corredor sur, la baja demanda de vehículos y pasajeros hace recomendable que todas las demandas, originadas básicamente en la Terminal Central, se sirvan desde un mismo Terminal”¹³.

El estudio plantea dos alternativas, ambas para corta y media y larga distancia: en un lote sobre la Avenida Boyacá, costado sur, 300 m al occidente de la intersección con la Avenida Caracas (gráfico 4), ocupado actualmente por la firma Platones y Furgones Samacá; y en el separador central de la Avenida Boyacá, al occidente del lote anterior (gráfico 5), en las cercanías de la intersección de Yomasa.

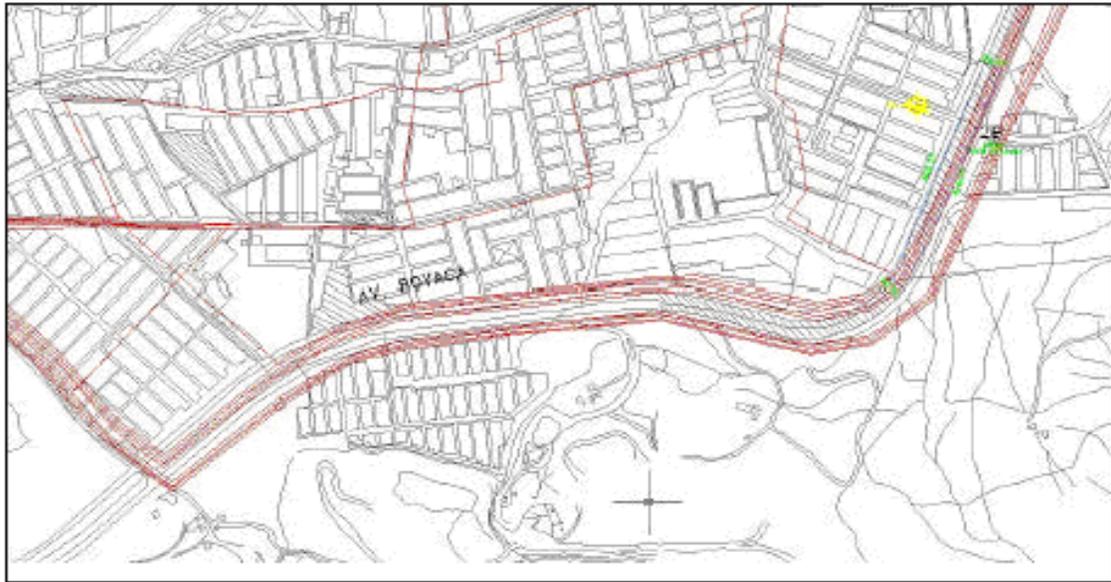
¹³ Informe Final “Estudio de Terminales Satélites para el Transporte Interurbano de Pasajeros” Octubre 2004.
Contrato sub.-02012400011

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 6
Av. Boyacá, costado sur 300 m al occidente - intersección con la Av. Caracas



Cuadro 7
Separador central de la Avenida Boyacá, al occidente



La orientación que propone el estudio, señala “que los terminales satélite que se plantean servirán la demanda de aquellos usuarios cuyo origen o destino dentro de la ciudad están dentro del área de influencia de dicha Terminal y que requieran el transporte por el mismo corredor, es decir, se captarán los pasajeros que van a la Terminal Central o acceden al servicio en paraderos

informales a lo largo de la ruta urbana entre el central y la localización de la nueva Satélite y utilizan el mismo corredor.

1.19 INTEGRACIÓN DE LAS TERMINALES

Inicialmente, las terminales satélites, a excepción de la de corta distancia en el norte, actuarán como terminales de paso con despachos originados desde la terminal central. Para que su operación cumpla a cabalidad con la función de concentración de la demanda, se debe contemplar un sistema para integrarlas con la central, con miras a permitir que los pasajeros con equipaje puedan acceder a través de él, de lo contrario, continuará la congestión vial, seguirá siendo atractivo para los conductores hacer paradas no autorizadas en su recorrido hasta y desde el Terminal Central para recoger y dejar pasajeros y tendrá que seguir el control policial para evitarlo.

Al existir una malla vial troncal para el transporte público, proyectada estratégicamente para que cubra la totalidad de la ciudad dentro de pocos años, parece lógico utilizarla para el transporte de pasajeros con maletas que es, en esencia, parte del transporte público. La opción de ser operado por Transmilenio se haría utilizando buses de plataforma alta y puertas izquierdas semejantes a los actuales (no necesariamente articulados), utilizando la malla vial e insertando en el sistema unas pocas estaciones independientes especializadas para este transporte, ubicadas cada cuatro o más estaciones normales y conectadas a los mismos puentes peatonales o cruces. Esta opción tiene la ventaja de ayudar en la conformación de algunos sitios de concentración del intercambio de pasajeros entre diferentes modos, incluyendo posibles concentraciones organizadas de taxis.

1.20 FUENTES DE INGRESOS DE LAS TERMINALES

La estructura de ingresos de las Terminales Satélite, está constituida por tres fuentes de ingresos:

- La tasa de Uso: porcentaje que depende de la existencia o no de terminales de paso y de destino dentro de la ruta servida. Para el cobro de dicha tasa, se requiere autorización del Ministerio de Tránsito y Transporte. El efecto de este cobro para la Terminal central es la disminución de los recaudos, sin embargo podrán verse aumentados globalmente.
- Tasas de uso para los vehículos metropolitanos (sabaneros o de corta distancia), que en la actualidad sólo cancelan los buses que salen de la Terminal central, aquellos que no lo hacen, puede ser, porque no utilizan ningún Terminal o por que no fue establecida en los convenios suscritos con Transmilenio.

- Otra fuente de Ingresos es el arriendo de espacios dentro de los edificios para las empresas transportadoras, así como también para el comercio.

1.21 Conclusiones

- Frente a las soluciones propuestas en el estudio de IC Ingenieros Ltda, se observa que éste ofrece a los transportadores y a los usuarios, la posibilidad de utilizar una de dos localizaciones para el ascenso y descenso de pasajeros, de tal manera que la autoridad pueda implementar medidas que impidan el uso de paraderos informales o terminales piratas a lo largo de las rutas de salida y entrada dentro de la ciudad, con lo cual se evitarán las congestiones de tránsito ocasionadas por esta actividad, mejorando la movilidad urbana de la ciudad.
- Para la definición del sistema de terminales interurbanos es necesario articular los distintos modos de transporte con los terminales de buses urbanos e interurbanos, así como también los cicloparqueaderos y estacionamientos fuera de vía y en vía, razón por la cual, se espera que el plan maestro de movilidad contemple esta medida, así como la igualmente sugerida en el estudio de IC Ingenieros Ltda.
- La ausencia de políticas integrales del sector, toda vez que se ha priorizado la inversión en infraestructura vial, dejando de lado los aspectos concernientes a la prestación del servicio público. Frente a este hecho, la política de movilidad, el plan maestro de movilidad y la construcción de los terminales satélite, deben incidir en la productividad de la ciudad y la región, mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas viales de transporte, regulación y de control de tráfico.
- Respecto al Plan Maestro de Movilidad, se espera que éste contribuya con el establecimiento y desarrollo de los programas prioritarios del POT (artículo 61 Decreto 469/03), especialmente con la Consolidación y Sostenibilidad de los Sistemas Generales, Consolidación del Centro de la Ciudad y de las Centralidades del Distrito Capital, mediante las mejoras en las condiciones de movilidad peatonal, la promoción de la oferta adicional de estacionamientos, su inter modalidad y mejores condiciones de movilidad desde el transporte masivo y público. Igualmente el PMM, deberá contribuir de manera positiva con el aumento de los "Índices de Seguridad Humana", que por causas de movilidad puedan o deban ser mejorados, dentro de los "Programas Prioritarios".
- La ausencia e infradotación de las adecuadas estructuras y servicios que posibiliten la movilidad en la ciudad, así como la ausencia de infraestructuras y servicios de transporte adecuados, la ausencia de nuevos modos de transporte sin articulación intermodal que posibiliten su integración en red. Esta falta de Servicios Intermodales, se observa, toda vez que la ciudad no ofrece la articulación de los diferentes modos de transporte de pasajeros o carga entre los modos aéreo, férreo, carretera,

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

transporte masivo y público, motorizado o peatonal. Quienes así lo demandan corren con los respectivos gastos, pero si se articulasen debidamente, se reducirían de manera importante sus costos sociales y económicos, mejorándose ostensiblemente los servicios y la oferta de los diferentes modos.

- La inversión en las terminales satélite se debe enmarcar dentro de los objetivos de la movilidad, que no impliquen ajustes con nuevas inversiones, que integren los terminales de buses urbanos e interurbanos de un sólo proyecto con las nuevas troncales del sistema Transmilenio.
- Igualmente, para los pasajeros con equipaje se requiere buscar la integración, además, del transporte individual (taxi) con otro sistema espacial que permita el uso del transporte masivo o colectivo, para no convertirse en un obstáculo para el servicio integral propuesto, fundamentalmente para las rutas de distancias largas y medias, y a su vez, para no generar una carga económica mayor a estos usuarios. Por lo tanto, se hace conveniente un sistema de transporte con buses especiales que faciliten el transporte de los equipajes y que permitan la integración al sistema.
- En cuanto a la capacidad de autosostenibilidad del sistema de terminales, considerando que cuenta con tres tipos de ingresos, en el cual el más importante es el cobro de la tasa de Uso autorizada por el Ministerio de Transporte, porcentaje que depende de la existencia o no de terminales de paso y de destino dentro de la ruta servida y considerando que en un porcentaje mayor al 60% de los pasajeros que salen de la ciudad por los diferentes corredores es recogido en los paraderos intermedios, implicará una disminución de ingresos para la Terminal central, pero probablemente un aumento general del sistema de terminales.

En el sentido de la finalización de actividades del Terminal central, se debe proyectar el nuevo uso de estos los terrenos en los que actualmente funciona la Terminal de Transporte. Considerando que el área total de la Terminal Central, está determinada por el área operativa total, sin incluir las zonas que no pertenecen al Terminal, que es de 90.017 m² y la zona de comercio es de 32.871 m², para un total de 122.888 m², se puede establecer que el Distrito, podrá disponer de acuerdo a las parámetros del POT, así como también al inventario Distrital de áreas libres dentro del perímetro urbano y el déficit de vivienda y de acuerdo con lo mencionado por la Contraloría¹⁴, de que *“lo que hoy está definido como hectáreas de suelo urbano (área libre), es insuficiente para atender la demanda potencial de vivienda en Bogotá, al menos en lo que al déficit existente corresponde.”*, se debe estudiar el cambio de uso de estos terrenos con relación al proyecto de banco de tierras que adelanta la Administración Distrital.

¹⁴ Estudio el Estado, la tierra, la pobreza y la vivienda social en Bogotá. Contraloría de Bogotá. 2004, Subdirección Subsectorial

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

- En este orden, los objetivos básicos que deben contemplar tanto la Terminal de Transporte S.A. como el Distrito dentro del sistema integral de transporte y en coordinación con las autoridades regionales y nacionales, con relación a las terminales satélite, son los aspectos que permitan el uso eficiente de los mismos, estructurado sobre la base de:
 - Consolidar la integración del Sistema de Transporte intermunicipal a la Red Integrada de transporte masivo y extender a los demás municipios, en especial a los de la sabana de Bogotá.
 - Construir obras viales para viabilizar la extensión del sistema de bus para los municipios limítrofes.
 - Realizar intervenciones complementarias y mejoramiento de las vías por donde pasan los buses.

2. HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO

El Terminal de Transporte S.A. garantiza la óptima movilidad, seguridad y control sobre el tránsito y transporte intermunicipal para la ciudad. Para la ejecución de compromiso, sus erogaciones se reflejan en su planeación estratégica.

La Terminal de Transporte S.A. ha tenido en cuenta los lineamientos y prioridades que surgieron a lo largo del año, a raíz de los informes de la Contraloría sobre el control de Gestión, las condiciones de seguridad y las nuevas disposiciones del Ministerio de Transporte.

2.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

Durante el transcurso del año 2004, se llevó a cabo el proceso de implementación del Sistema de Gestión de la Calidad de acuerdo con los requisitos de la NORMA ISO 9001, recibiendo en diciembre 03 del mismo año el Terminal de Transporte S.A. de manos del Director Ejecutivo de INCONTEC, el certificado del SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD ISO 9001, versión 2000, cuyo alcance es la “Prestación de servicio al Ciudadano, Servicio al transportador y Gestión Operativa de la Terminal de Transporte S.A.”

De igual forma, por iniciativa de la Administración del Terminal de Transporte se logró la Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad para la Terminal Bogotá COPROPIEDAD, en el proceso: “Administración de los Bienes de Uso y Dominio Público”.

2.2 CASO CONSTRUCTODO

En el año 2000, Constructodo (empresa que construiría los Terminales Satélite en el año 1994), instauró demanda contra la Terminal de Transporte S.A. con unas pretensiones finales por valor de \$49.000 millones (cifra que casi iguala el actual patrimonio de la S.A. de \$56.000 millones).

En octubre de 2003, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca falló a favor del T.T.S.A., y en mayo de 2004 el Consejo de Estado confirma la decisión del Tribunal Administrativo. Posteriormente Constructodo instaura el recurso de súplica y en Enero de 2005, el Consejo de Estado confirma de manera definitiva la sentencia del Tribunal, quedando exonerada la Terminal de Transporte S.A. del millonario pago pretendido por el demandante.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

2.3. PROYECTO DE TERMINALES SATÉLITE.

Los lineamientos trazados por las anteriores asambleas definieron enfocar el Plan de Desarrollo al cumplimiento de su visión: *“Ser el mejor terminal de transporte del país, integrado con el desarrollo actual y futuro de la ciudad y la región”*.

Durante 2004 fue ejecutado por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 188 del POT. y al Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas (2004 – 2008) “Bogotá Sin Indiferencia”, el estudio para la determinación de las áreas para la localización de los terminales satélite en la ciudad de Bogotá.

El estudio adelantado por la firma IC Ingenieros, contratado por el DAPD y recibido en diciembre de 2004, definió la ubicación de los predios para la construcción de las terminales satélite norte y sur.

2.3.1 Terminal del Sur

Para la Terminal del Sur se cuenta con un lote de propiedad de la Empresa, ubicado a pocos metros del Cementerio el Apogeo y de la estación cabecera de Transmilenio.

En la actualidad están publicados en la página Web de la Terminal, las evaluaciones preliminares para la contratación de los estudios y diseños para su construcción.

Una vez concluya el contrato para los estudios y diseños de la Terminal del Sur, se tendrá determinado el presupuesto para su construcción. La Sociedad cuenta con los recursos para la ejecución de este proyecto.

2.3.2 Terminal del Norte

Para la compra del predio de la terminal del norte, se suscribió un convenio de asesoría con el IDU.

Así mismo, se adelantan las gestiones con el DAPD para la incorporación de la terminal en el Plan Zonal del Norte y con la Secretaría de Hacienda Distrital para la asesoría de la financiación del proyecto.

Por otra parte, se está gestionando ante el Ministerio de Transporte las definiciones económicas para el cobro de la Tasa de Uso en las Terminales Satélite.

2.4 SERVICIO Y SEGURIDAD AL CIUDADANO Y AL TRANSPORTADOR.

Durante el presente año, la Terminal culminó proyectos que mejoraron ostensiblemente su imagen tales como: El circuito cerrado de televisión etapa II, sistemas de sonido y de información tanto telefónica como visual, remodelación de puntos de información, sistema de pararrayos y el sistema de control vehicular.

2.4.1 Operación

Continúa el incremento de despachos vehiculares, al pasar de 1.072.633 en el 2003 a 1.102.996 en el 2004, equivalente al 2.8%, presentándose el mismo comportamiento en la salida de pasajeros de la Terminal, al pasar de 6.686.889 pasajeros en el 2003 a 9.216.416 pasajeros en el 2004, equivalente al 37.8%.

Gracias al buen servicio que viene presentando la Terminal en coordinación con la Terminal Copropiedad y las autoridades de policía, en alta temporada (diciembre 2004), se rompieron los récords de salidas de vehículos y pasajeros al pasar a 5.274 y 104.039 respectivamente.

2.4.2 Seguridad

Continúa el comportamiento del año 2003 para el año 2004, donde no se registraron robo de vehículos en la zona operativa de la Terminal, así como tampoco se presentaron actos delictivos o de terrorismo, gracias a la coordinación en el trabajo de equipo de la Policía Nacional, de Carreteras la Vigilancia Privada de la Terminal de Transporte S.A. y de la Terminal Bogotá Copropiedad.

2.5 GESTIÓN FINANCIERA.

Los ingresos totales a 31 de diciembre de 2004 ascendieron a \$14.414 millones, de los cuales \$11.392 millones corresponden a recaudos por Tasas de Uso, siendo los de mayor participación dentro de los ingresos con el 70.76%, lo cual constituye la principal fuente de ingresos para la Terminal.

La mayor participación en los ingresos operacionales está dada por tasas de uso del Terminal con el 86.37% y arrendamiento de bienes inmuebles con el 10.5%.

Del total del presupuesto aprobado para gastos en el año 2004, de \$13.911 millones, el rubro más representativo correspondió a gastos de funcionamiento con \$9.406 millones ejecutados, equivalentes al 67.6%.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Seguimiento a Pólizas

En el contrato de Consultoría No. E-05-2000, suscrito entre la Terminal de Transporte y la Pontificia Universidad Javeriana, no se pactó dentro de sus cláusulas el requerimiento de la Ley 80 de 1993 que exige se pacte la póliza de calidad de los bienes y/o servicios recibidos contratados; sin embargo la Terminal consciente de la situación solicitó a la Universidad Nacional mediante convenio No. 03 de 2004 la realización del seguimiento al contrato No. TT-15-2003 correspondiente a la actualización de los estudios contratados con el contrato E-05-2000. La U. Nacional se pronuncia sobre los resultados del contrato E-05/2000 y no sobre el TT-15 de 2003, evidenciándose ello en el informe de 31 de diciembre de 2004, presentado por la UN. a la Terminal, que culminó haciéndole seguimiento a la póliza del contrato 05/00 que nunca se suscribió. En lo anterior se observa falta de eficiencia y eficacia de la dependencia encargada de coordinar dichos procedimientos, generándose una actividad antieconómica en la medida en que los resultados al seguimiento eventualmente no se hubieran podido realizar la reclamación pertinente.

Resolución No. 502 de 2003

De acuerdo con la mencionada Resolución, el Terminal de Transporte S.A. deberá imponer un sello adhesivo en las puertas de los vehículos que salen del Terminal, para impedir recoger pasajeros en lugares diferentes a las plataformas autorizadas en el Terminal dentro del territorio del Distrito Capital. La medida, aunque se ha venido cumpliendo por parte de la S.A. no está siendo acatada por los Transportadores, toda vez que estos desprenden o rompen el sello una vez salen del Terminal. Esto ocasiona nuevamente la formación de terminales piratas en distintos lugares de la ciudad como es el caso específico de la Calle 13 con Av. Boyacá, Av. Boyacá con Autopista sur, (Sevillana), y a la salida a Villavicencio, en donde las mismas autoridades de tránsito y de policía contribuyen al desorden al no hacer cumplir dicha reglamentación, trayendo como consecuencia la disminución de la movilidad vial en la ciudad capital, en contravía de las políticas de la administración distrital.

Si bien es cierto que La Terminal de Transporte S.A. no es responsable directa de tal situación, si permite con su falta de gestión y coordinación con las autoridades competentes la generación de tal circunstancia, lo que ocasiona un desgaste tanto administrativo como económico para la Terminal. Es de anotar que en la Junta Directiva de la Terminal tienen asiento representantes del Gabinete Distrital, por consiguiente, competentes para dar solución a esta problemática.

Parqueaderos no Autorizados en la Zona Operativa:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

La Terminal S.A. permite el permanente estacionamiento de los autobuses intermunicipales que no tienen línea dentro de las instalaciones del terminal, lo cual trae consecuencias de inseguridad, incrementos en las tarifas de servicios públicos, mayores costos en el mantenimiento de las vías toda vez que aceleran su deterioro, lo cual debe ser tenido considerado por las directivas de la Terminal.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

3. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL - MODALIDAD REGULAR

Doctor
RAMIRO ARBELÁEZ SÁNCHEZ.
Gerente General
Terminal de Transporte S.A.
Ciudad

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política de Colombia y el Decreto 1421 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral – Modalidad Regular al Terminal de Transporte S.A., a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen del Balance General a 31 de diciembre de 2004 y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2004, cifras que fueron comparadas con las de la vigencia anterior, comprobando que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables, la evaluación y análisis de la ejecución de los planes y programas de Gestión Ambiental y de los recursos naturales, así como la evaluación al 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 consiste en producir un informe integral que contenga el concepto sobre la gestión adelantada por la administración de la entidad, que incluya pronunciamientos sobre el acatamiento a las disposiciones legales, la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno y la opinión sobre la razonabilidad los Estados Contables.

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, deberán ser corregidos por la administración, lo cual redundará en el mejoramiento continuo de la organización. Y por consiguiente en la eficiente y efectiva gestión de control y vigilancia para que se garantice la óptima movilidad, seguridad y control sobre el transporte intermunicipal en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con las Normas de Auditoría Gubernamental Colombianas, compatibles con las de General Aceptación, así como las políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá, por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de la planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar los conceptos y la opinión expresada en el informe integral. 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 sobre la Gestión y Resultados

En desarrollo de los programas de auditoría de la fase II, se detectaron observaciones que se enmarcan como hallazgos fiscales y administrativos, los cuales a pesar de su importancia dentro del informe, no repercuten de una manera directa en la gestión. Sin embargo, lo anterior sirve como un indicador que le permite señalar a la Gerencia de la Terminal de Transporte S.A., la ausencia de controles en los procedimientos administrativos, tanto en el proceso de contratación como en la ejecución y seguimiento de los mismos.

Como se mencionó en el capítulo 4 del presente informe, la Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta con capital social inferior al 90%, por lo cual no está obligada a cumplir con la Ley 87 de 1993. Sin embargo, por sugerencia del Gerente General, el equipo de auditoría desarrolló dicha labor, con un resultado de 3.93 en un rango de 0 a 5, enmarcado en un nivel de RIESGO MEDIO y una escala de valoración BUENA. Esto se debió a las debilidades y fortalezas detectadas en materia de: supervisión, control, administración del riesgo y confiabilidad de la información.

A través del Plan de Actualización y Modernización, se concluyeron proyectos que generaron importantes beneficios a los usuarios, transportadores y a la misma Terminal.

A pesar de encontrar falencias en algunos procedimientos por ausencias de controles en los responsables de los proyectos, que generaron hallazgos fiscales y administrativos, se observa una gestión favorable, soportada en:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

La continuidad que ha tenido el Terminal en sus planes estratégicos en los últimos tres años le han permitido mejorar la imagen frente a los transportadores, a los ciudadanos (usuarios), toda vez que se ha incrementado satisfactoriamente el servicio a un mayor número de usuarios y mayor volumen de buses despachados e incremento en utilidades para la Terminal. De esta forma, la Terminal se viene preparando eficientemente para cumplir el reto de la construcción de los terminales satélite norte y sur, lo que le va a permitir a la ciudad descongestionar el tráfico y brindar un servicio óptimo y oportuno a los usuarios.

En servicio y seguridad al transportador y al ciudadano, se culminaron los proyectos de circuito cerrado de televisión II etapa, sistemas de señalización, sonido e información visual (pantallas de información), remodelación de los puntos de información, instalación de pararrayos, sistemas de control vehicular y adecuación de las cajas de recaudo.

La Terminal se ha quedado corta en la búsqueda de mecanismos que le permitan prohibir el parqueadero de buses sin línea en la zona operativa, lo cual repercute en mayores gastos en servicios públicos, deterioro de los parqueaderos y vías internas y por ende, de mayores riesgos de inseguridad, accidentalidad, los cuales se pueden mitigar sustancialmente.

Por todo lo anterior y lo descrito en los Capítulos 1 y 4 de este informe, en cuanto a la gestión realizada por la Terminal de Transporte S.A., se emite un concepto FAVORABLE a la gestión realizada en el período comprendido entre enero 1 y diciembre 31 de 2004.

Opinión a los Estados Contables

He examinado el balance general de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. al 31 de diciembre de 2004 y los correspondientes estados de resultados, de cambios en el patrimonio de los accionistas, de cambios en la situación financiera y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha. Los estados financieros que se acompañan son responsabilidad de la administración de la compañía ya que reflejan su gestión. Mi responsabilidad sobre dichos estados financieros consistió en auditarlos y expresar una opinión sobre los mismos.

La información Contable de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. ha sido registrada de acuerdo con los principios, normas y codificación establecidos en el Plan General de Contabilidad Pública y presentadas conforme con las directrices vigentes impartidas por la Contaduría General de la Nación y la Dirección Distrital de la Contaduría Pública. La contabilidad de la entidad se encuentra sistematizada, bajo la aplicación SIGETT., que diligencia

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

comprobantes de contabilidad y genera Libros Oficiales de Contabilidad y Auxiliares Mensuales.

En cuanto a las notas a los Estados Contables que presenta la administración de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., se verificó su consistencia y veracidad, se estudió el impacto de dichas afirmaciones sobre las cifras y se analizó el cumplimiento de lo dispuesto en los Instructivos expedidos por la Contaduría General de la República y del Contador de Bogotá, ambos referentes a la elaboración de Notas a los Estados Contables.

Las cuentas deudoras contingentes ascienden a \$26.489,7 millones y la provisión para las contingencias está calculada en \$827,5 millones, que equivale al 6.29%.

El Sistema de Información Administrativo no involucra aún las áreas de Recursos Humanos, Almacén, Cuentas por Pagar, Cuentas por Cobrar, Tesorería, Inversiones, Manejo de Inventarios y Manejo de Activos Fijos a diciembre 31 de 2004, debilitando de manera significativa la efectividad, eficiencia y productividad en los procesos a desarrollar en la Terminal de Transporte S.A. Con respecto a la anterior observación es pertinente resaltar que este hecho persiste, teniendo en cuenta que esta observación fue efectuada en el informe vigencia 2001, numeral 4.4.3; en el informe 2002, numeral 4.2.3.5, en el informe 2003, en numeral 4.3.6.2.

Consolidación de Hallazgos

Contrato No. 059 de 2003

Se presenta un posible hallazgo fiscal en el Contrato TT-59-2003, suscrito entre el Consorcio Bogotá Ingenieros Civiles y la Terminal de Transporte S.A. por valor de \$44.632.657.00 discriminados así: - \$3.847.720.00 por los diseños geométricos - \$36.525.557,00 por mayor permanencia de equipos, instalaciones y personal,- \$4.259.380.00 por intereses sobre el total de los diseños geométricos y la mayor permanencia de equipos, instalaciones y personal del contratista de obra, de acuerdo al artículo 4, numeral 1ª de la Ley 80 de 1993. Finalmente la Ley 80 de 1993 en su artículo 4º, numerales 1, 2 y 4 sobre Derechos y Deberes de las Entidades Estatales, y artículo 26 numeral 1 sobre Principio de Responsabilidad.

Ley 80 de 1993 artículo 25 numeral 4, Principio de Economía.

Ley 80 de 1993 artículo 26, numerales 1, 2 y 5. Principio de Responsabilidad.

Artículo 6, ley 610 de 2000.

Estatutos de Terminal de Transporte S.A. 2002, artículo 49, numeral 4.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Concepto sobre Fenecimiento

Dado el concepto FAVORABLE emitido en cuanto a la gestión realizada, el cumplimiento de la normatividad vigente, excepto por las deficiencias y debilidades detectadas en el proceso de contratación, ejecución y seguimiento, así como el Sistema de Control Interno y la opinión expresada sobre la razonabilidad a los estados Contables, la cuenta rendida por el Terminal de Transporte S.A. correspondiente a la vigencia 2004, **SE FENECE.**

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública el Terminal de Transportes S.A. debe diseñar el Plan de Mejoramiento, que permita solucionar las deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser remitido a la Contraloría de Bogotá, dentro de los quince días siguientes al recibo del informe por parte de la Entidad.

Bogotá, D.C., Diciembre de 2005

MÓNICA CERTÁIN PALMA
Directora Sector Infraestructura y Transporte

4. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

4.1. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO.

A continuación se describen los resultados por cada uno de los ítems contenidos, en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Entidad en virtud de la Auditoria Gubernamental con Enfoque Integral, Modalidad Regular, vigencia fiscal 2004.

Cuadro 8
SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.2.1.1. Observación Administrativa: La entidad debe propender mayor capacitación y difusión en Principios y Valores en el nivel operativo y unificación de conceptos identificados por la entidad.	Desde el mes de diciembre de 2004, se iniciaron talleres de sensibilización en valores con todo el personal. En mayo de 2005, se adelantaron talleres con el personal administrativo y a partir de junio de 2005, se inició el taller de ética y valores para el comité ejecutivo básico.	2
4.2.2 Administración del Riesgo 4.2.2.1.1. y 4.2.2.1.2. Observación Administrativa. La entidad no valoró el riesgo ni contempló las acciones para minimizar el riesgo de pérdida de documentación que permita comprobar tanto el pago de Ingresos de Tasas de Uso, como la fecha de utilización de cada Tasa de Uso. Riesgo que fue evidenciado por el Grupo Auditor, cuando se comprobó la pérdida de colillas de Tasas de Uso – Tiqueteras vendidas durante el mes de Diciembre de 2002 pero utilizadas durante el año 2003; al igual que las vendidas en Enero /03, lo cual se comprueba con el Acta de visita Fiscal realizada el 10 de Noviembre /04, a la Gerencia Administrativa y Financiera.	El 4 de enero de 2005, se instauró denuncia penal en averiguación de los hechos relacionados con la pérdida de las cajas que contenían tasas de uso vendidas por tiquetera en Diciembre de 2002.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.2.2.2.3.; 4.2.2.2.3.1. ; 4.2.2.2.3.2; 4.2.2.2.3.3. Aunque la Entidad cuenta con Mapa de Riesgo, para lo referente a Tasas de Uso, tiene definido las acciones y controles a implantar, y cuenta con un indicador para cada tipo de riesgo, se evidenció que los controles de las salidas del terminal, no fueron lo suficientemente fuertes, debiendo implementar los mismos, permitiendo la salida de vehículos en el año 2003 con tasa de uso comprada en diciembre de 2002.	Intensificar los operativos de control en coordinación con la Policía de Carreteras. Incrementar las Tarifas de T.U.T. una vez se de a conocer el índice de precios al consumidor por el DANE.	2
4.2.2.2.3.4. Durante el desarrollo del proceso auditor, el TT S.A. anexó cinco (5) <i>Reportes de Operador, Código SAT 435</i> enviados como Anexo No. 7, del Oficio 2004 EE 7093 del 28 de Octubre /04, los cuales corresponden a 2 y 3 de Septiembre /04, (dos y 3 reportes respectivamente), Así mismo, entregó el análisis y Reporte Consolidado de Sanciones Código SAT – 457 corresponde al año 2004 (3 de Septiembre /04). Es decir, no correspondían a la vigencia objeto de la auditoría.	Se implementaron los Reportes de Operador, Reporte consolidado de sanciones correspondientes al año 2004, ya que anteriormente no existían estos reportes debidamente codificados.	2
4.2.3.1.1. Se observa concentración de funciones, en la Secretaría General, al desarrollar funciones correspondientes a una Oficina Jurídica en lo referente a la Contratación y Procesos Litigiosos. De igual manera, se resalta que aunque existe contrato externo de Asesoría de Prensa, esta función podría tenerse en cuenta dentro del organigrama de la entidad.	A partir del 11 de enero de 2005 hace parte de la planta de personal con el cargo de Director de Comunicaciones, como Profesional Universitario Grado III.	2
4.2.3.1.2. Los servidores públicos del Terminal de Transporte, durante el año 2003, no contaron con el servicio de asesoría psicológica y solución de conflictos.	A partir del 21 de Julio de 2004 la entidad cuenta con un practicante de psicología para la atención inicial de los trabajadores que lo requieran.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.2.3.3.1. ; 4.2.3.3.2.1. El Procedimiento de <i>“Recaudo de Pago de Tasa de Uso” Código SAT – 101 Versión 1 con fecha de elaboración 01-10-2003</i> , solamente contempla las actividades referentes al recaudo de dinero a través del Sistema (Cajas de Recaudo), más no se relaciona lo referente al recaudo de dinero y registro de venta de Tasa de Uso mediante Tiquetera.	A partir del 1 de Mayo de 2004 se suspendió la venta de T.U.T. por tiquetera.	2
4.2.3.3.2.2. 4.2.3.3.2.3. En el Artículo 22, del Manual Operativo, se definió el procedimiento para la convalidación de la Tasa de Uso, sin que en ningún momento se incluyera el tiempo durante el cual se debía convalidar las Tasas de Uso, expedida por tiqueteras o caja de recaudo, así como tampoco se indicó el tiempo de que se disponía para utilizar las Tasas de Uso.	El proyecto de corrección del Manual Operativo se realizó en lo referente a la vigencia de la convalidación de la tasa de uso El instructivo de convalidación de tasa de uso debidamente corregido entró en vigencia en marzo de 2005.	2
4.2.3.3.2.4. El Procedimiento <i>“Control Recaudo Tasa de Uso”</i> , enviado por la entidad, como Anexo No. 6, del Oficio 2004 EE 6068 del 16 de Septiembre de 2002, es meramente descriptivo, sin que se conozca su Código de Identificación, ni su fecha de elaboración, no presenta la información referente a la persona que lo elaboró, persona que lo revisó ni quien lo aprobó.	El procedimiento si cuenta con un responsable de su debida revisión análisis y registro, se puede evidenciar en los documentos que soportan el movimiento diario en efectivo.	2
4.2.3.3.2.5. El Procedimiento <i>“Control Vehículos Sin Línea” SEG – 201</i> , entregado como Anexo 4, tiene como vigencia de 2004, es decir no corresponde a la vigencia objeto de la auditoría, que es el año 2003, siendo el objetivo de dicho procedimiento <i>“impartir instrucciones que permitan al personal de seguridad que presta el servicio en el punto de control Avenida Constitución, cumplir con el encargo de evitar que personas no autorizadas por las empresas de transporte retiren vehículos de las instalaciones del Terminal, con el fin de evitar hurto de los mismos”</i> .	A través del Sistema de Gestión de la Calidad se identificó cada proceso y se codificó con su debida identificación.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.2.3.3.2.6. ; 4.2.3.3.2.7 ; 4.2.3.3.2.8 ; 4.2.3.3.2.9 ; 4.2.3.3.2.10 ; 4.2.4.2.2. ; 4.2.4.2.4 ; 4.2.4.2.5. ; 4.4.5.5. El procedimiento “Control de Salida” Código SAT 102 Versión 2, vigencia Agosto de 2004, difiere en algunos aspectos de la versión No. 1 como en que la versión 2 además de ser un poco más amplia, brinda mayor orientación a las personas que intervienen en el mismo. Aunque el Procedimiento correspondiente a “Recaudo de Dinero mediante el Sistema de Tiqueteras”, como tal no fue entregado por parte del TT S.A	Se desmontó la tasa de uso por tiquetera a partir del 1 de mayo de 2004, por lo que a la fecha no existen procedimientos para la venta de tasas de uso por tiquetera.	2
LÍNEA DE AUDITORÍA		
4.2.3.4 Desarrollo del Talento Humano		
4.2.3.4.1. Teniendo en cuenta el área misional, Gerencia Operativa, no se aprecia participación activa en la capacitación de cajeros y demás personal operativo, como se presentó en el curso “Formación en Auditoría de la Calidad ICONTEC”, en el cual se envió al 100 % del personal directivo, (13), mientras que del nivel operativo solo envió el 10% (5) de los 47 existentes.	A lo largo del primer semestre de 2005, se llevaron a cabo talleres de formación en el SGC con todo el personal de la zona operativa a sí como con el personal administrativo. Dicho plan se continuará en el segundo semestre reforzando los conocimientos adquiridos.	2
4.2.3.5.1. ; 4.3.6.2. ; 4.4.10.1.1. ; 4.4.10.2.5. Sin embargo en el área Administrativa y Financiera se presenta inexistencia de Sistema de Información integrado en las áreas de Contabilidad y Recursos Humanos entre otros.	A la fecha el sistema de software administrativo y financiero no se encuentra en su totalidad implementado por dependencia.	1
LÍNEA DE AUDITORIA		
4.2.4 Fase: Documentación		
4.2.4.2.1. Existen Manuales del año 2002, como: Manual de Procedimiento de Presupuesto y de Almacén; Manuales del año 2001 como el Manual de Procedimiento de Nómina y Manuales del año 2002, como: Manual de Procedimientos de Tesorería en el cual su ultima actualización fue el 21 de mayo; Manual de Procedimiento de Contabilidad; Manual de Procedimiento de la Caja Menor; Manual de Procedimiento de Cartera.	Se actualizaron los procedimientos y se codificaron de acuerdo con el Sistema de Gestión de la Calidad	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.2.4.2.3. Los Manuales de Procedimientos de Venta de conduces por tiquetera año 2000 y año 2002, fueron enviados por la Administración, como Anexos Nos.1 y 2, mediante oficio 2004 EE 7093 el 28 de octubre /04, los cuales no corresponden a la vigencia auditada. Por lo que se deduce que el TT S.A. NO posee el “Manual referente a Venta de Conduces por Tiquetera del año 2003”.	Se desmontó la venta de tasas de uso por tiquetera a partir de mayo 01 de 2004.	2
LÍNEA DE AUDITORÍA		
4.3. ESTADOS CONTABLES		
4.3.1.1.1. La cuenta de ahorros del Banco Colmena Cta. No. 014650-000065-8 presentó consignaciones pendientes en la conciliación con corte a diciembre 31 de 2003 por valor de \$58.700.00, desde el 10 de octubre (baños). En la respuesta dada por la Administración mediante oficio No. 2004AEE7482 del día 12 de Noviembre de 2004, se observa que dicha corrección fue abonada el 27 de enero del año 2004.	ACEPTADA Se observa que dicha corrección fue abonada el 27 de enero de 2004.	2
4.3.1.1.2. La conciliación bancaria a diciembre 31 de 2003, del Banco de Colombia, cuenta de ahorros No. 246-089277-58, registró consignación pendiente de recaudos por valor de \$2,489,650.00., valorando la respuesta dada por la administración mediante oficio No. 2004AEE7482 del día 12 de Noviembre de 2004, se observa, que la reclasificación contable se realizó el día 9 de febrero de 2004.	ACEPTADA El día 09 de febrero de 2004 se efectuó la respectiva reclasificación contable.	2
Hallazgo Administrativo y Fiscal 4.3.3.1. En desarrollo de la auditoría, se encontró que no han recibido los ingresos por concepto de arriendo, pago de energía e intereses moratorios de la bodega No. 7, desde julio 1 de 1988, hasta la fecha.	Se radicaron demandas de restitución del inmueble en el juzgado 18 civil en Bogotá y se encuentra en notificación.	1



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
Hallazgo Administrativo y Fiscal		
4.3.4.1. La Sociedad, Terminal de Transportes S.A. pagó administración de las bodegas 36 y 37, siendo esta de propiedad de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., las cuales se encontraban arrendadas y no existía la obligación legal de ejecutar dichos pagos. El valor pagado por la administración de las bodegas 36 y 37 fue de TRES MILLONES SETECIENTOS CATORCEMIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS (\$3.714.4 millones), PESOS M/CTE., cifra que se considera presunto detrimento al patrimonio distrital, toda vez que los citados inmuebles se encontraban arrendados y conforme a las cláusulas contractuales, el pago de la administración le corresponde a los arrendatarios.	Una vez el arrendatario analizó la relación de pagos procedió a realizar el pago de los valores, cobrados por este concepto mas los intereses generados por mora.	2
4.3.4.2. La Terminal de Transportes S.A. suscribió contrato de arrendamiento con Expreso Brasilia S.A., con el objeto de arrendar la taquillas Nos. 1-154 A-1 y 1-154 A-2 del módulo amarillo de la parte interna del Terminal de Transportes S.A. Contrato que en su cláusula Décima Quinta reza: <i>SERVICIOS PÚBLICOS: Los servicios de administración, Luz y teléfono serán por cuenta de EL ARRENDATARIO, los cuales deberán cancelar oportunamente al TERMINAL BOGOTÁ COPROPIEDAD,</i> Cláusula que no se cumplió en ninguno de los dos contratos.	Se adjunta carta de la jefe del depto financiero de la Terminal certificado del administrador de la Copropiedad, cuenta de cobro de la Terminal Bogotá Copropiedad y comprobante de egreso de la Terminal, quedando subsanado en diciembre de 2004.	2
4.3.5.1. En las cuentas deudoras contingentes se observa que ascienden para la vigencia del año 2003 a \$13.153,4 millones y la provisión para las contingencias está calculada en \$827.5 millones, que equivale al 6.29%, cifra muy inferior al valor de las posibles contingencias y de salir un fallo en contra de la entidad no se va a contar con la reserva suficiente para legalizar el pago.	Se anexa copia del balance a diciembre 31/04 donde se relaciona la cuenta 2710.	1



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.3.6.1. El local 4-126 a nombre de la señora Julieta M. de Salazar, es un inmueble que se encuentra sin legalizar por el Departamento de Bienes y Cartera mientras que en los Estados Contables si esta registrado en cuenta de orden.	Según acta de visita fiscal el inmueble se encuentra legalizado al igual en los estados se encuentra saneado.	2
4.3.6.3. En el proceso de auditoría sobre el manejo y registro contable en lo referente a los procedimientos, normatividad vigente y las políticas establecidas por la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., el Departamento de Bienes y Cartera no tiene unidad de nomenclatura en algunos bienes como se pudo observar en las cuentas de orden, de acuerdo con los estados contables para la vigencia 2003.	ACEPTADA Los deptos financiero y de cartera realizaron la unificación de los datos de los inmuebles del Terminal.	2
LÍNEA DE AUDITORÍA		
4.4. TASAS DE USO		
4.4.5.1. ; 4.4.5.4. El control realizado mediante el Sistema de Arqueo de Caja, a las cajas de recaudo, por parte de la Auditoría Interna no fue realizado en forma periódica, por que sólo se realizaron en el 1.37% (5 días) de los días del año (360), se dejaron de ejercer control en este punto en el 98.63% de los días del año.	ACEPTADA A julio 31 se han realizado 41 arqueos programados a las cajas de recaudos.	2
4.4.5.2. En el Acta realizada para verificar el consecutivo de 230.000 formas continuas de TUT realizado el 6 de agosto /03, no se especificó cuales eran exactamente los nueve primeros números de TUT deteriorados por mal empaque y por encontrarse mojados, ni si se traba de los nueve primeros números en cada caja (solamente se hace mención de las cajas en las que se encuentran: Nos. 33, 41 y 53).	Remisión copia de actas elaboradas a la Gerencia de Planeación y Control. Se anexa copia de acta de revisión de sellos de control de salida de vehículos. ACEPTADA	2
4.4.5.3. Se desconoce si se realizó por parte del Interventor, el requerimiento al proveedor de estas TUT que fue Prensa Moderna Impresores S.A. mediante la remisión No. 31046 de Julio 31 de 2003 y factura No. 017899 de agosto 01 de 2003.	ACEPTADA Se notificó al contratista para que tomara los correctivos necesarios y no se tuvo necesidad de descontar estos valores, ya que estos fueron utilizados en las cajas de recaudo.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.4.6.1. 4.4.6.2. Para la fecha en que la Contraloría realizó los arqueos (8 y 9 de Noviembre /04) en el carné que portaba cada uno de los cajeros, aparece el antiguo cargo “Operario”, cuando la denominación del cargo había cambiado desde hacía tres meses (Agosto de 2004) pasando a Auxiliar Administrativo – Cajero.	ACEPTADA Se elaboró orden de prestación de servicio para adquirir los nuevos carné. Actualmente ya están en poder de los cajeros.	2
4.4.7.1. Durante la vigencia 2003, la entidad si realizó Operativos de Control, pero sólo a partir del mes de Junio, seguramente si los hubiera realizado durante todo el año, esto hubiera redundado en un mayor incremento en los Ingresos por Tasas de Uso de dicha vigencia.	ACEPTADA A junio 31 se han realizado 90 operativos de control.	2
4.4.10.2.1. 4.4.10.2.2. En el análisis de la información entregada tanto en el Informe de Gestión Año 2003, como la suministrada por el Departamento de Sistemas, se encontró que esta no es coherente entre las diferentes dependencias de la entidad.	ACEPTADA La información se refleja de una manera mensual corrigiendo la anomalía.	2
4.4.10.2.3. En el Informe de Gestión se está brindado una información que no es real, por cuanto, no descuenta los vehículos que adquieren T.U. y se anulan.	ACEPTADA Se realizan reportes diarios de cruce de información.	2
4.4.10.2.4. El Sistema de Información de Registro de Venta de Tasas de Uso, no permite conocer en forma inmediata el número y valores netos de ingresos por Tasas de Uso (descontando número de vehículos y valores de tasas de uso anuladas).	ACEPTADA Se está llevando a cabo control diario a través del sistema (Tasa de uso vendidas - tasas de uso anuladas).	2
4.4.11.1.; 4.4.11.2. Hallazgo Administrativo Por diferencias entre los ingresos por Tasas de Uso y el valor que debió ingresar según el número de vehículos que abandonaron el Terminal en el año 2003, por cuanto no se cobró el incremento en los días 1, 2, 3 y 4 de enero de 2003.	ACEPTADA Este hallazgo administrativo fue desvirtuado en mesa de trabajo realizada en diciembre de 2004 con el grupo de auditoría y los directivos de la Dirección de Infraestructura se desvirtuó el presunto hallazgo administrativo.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.4.11.3. Presunto Hallazgo Fiscal Por Menor valor en los ingresos del Terminal de Transporte S.A. por concepto de Tasas de Uso, vendidas en Diciembre de /02, pagadas con tarifas de 2002, utilizadas durante el año 2003, cuando la tarifa era mayor.	ACEPTADA Este hallazgo administrativo fue desvirtuado en mesa de trabajo realizada en diciembre de 2004 con el grupo de auditoría y los directivos de la Dirección de Infraestructura desvirtuaron el presunto hallazgo administrativo.	2
LÍNEA DE AUDITORÍA		
4.5. PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO		
4.5.1.1. En la Gerencia Administrativa, el inventario individual correspondiente a la funcionaria Martha Helena Santos Céspedes en ítem No. 10 activo corriente No. 0093 no coincide con el que tiene asignado.	ACEPTADA En la vigencia 2004 este ítem correspondía a la oficina de auditoría interna, por cambio de oficina realizada el 11 de febrero de 2004 se modificó el inventario.	2
4.5.1.2. En la oficina de Tesorería en el inventario individual del señor Oscar Danilo Garzón, se encontró que no estaba registrado a cargo dentro de sus elementos devolutivos un computador, un teléfono, una calculadora y un sello portátil.	ACEPTADA El estado de este inventario de da por cambio de funciones entre los funcionarios. Actualización total de los inventarios.	2
4.5.1.3. En la Gerencia de Operaciones en el inventario individual de la funcionaria Luz Marina Chávez se encontró un teléfono sin registrar y la estufa eléctrica de cuatro resistencias con horno con placa No. 5300 no se encontró durante el inventario que se realizó.	ACEPTADA Actualización total de los inventarios.	2
4.5.1.4. En la Gerencia Operaciones en el inventario a cargo del señor William Ernesto Castellanos Ladino se encontró que durante la verificación existía un (1) mueble para video sin placa de inventario y en otro sitio sin legalizar traslado, un (1) mueble metálico sin inventariar el traslado.	ACEPTADA Cada ítem de inventario corresponde a dependencia asignada.	2
4.5.1.5. En la gerencia de Planeación y Control se encontraron dos (2) teléfonos AVANTEL con números de placa de inventario Nos. 5934 y 6007 sin legalizar en el inventario del señor Carlos Arturo Forero Poveda.	ACEPTADA Cada ítem de inventario corresponde a dependencia asignada.	2



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.5.1.6. Se realizó seguimiento y evaluación a la asignación de ocho (8) equipos AVANTEL en el mes de marzo de 2004, encontrándose que estos equipos no tenían Número de placa de inventario, no se había realizado la inclusión y modificación en el inventario de quien lo tenía y se le entregó, ni se había legalizado la reposición de estos equipos ante el almacén del TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.	ACEPTADA Cada ítem de inventario corresponde a dependencia asignada.	2
4.5.1.7. En la oficina de operaciones se encontró un teléfono AVANTEL con número de placa de inventario Nos. 05834 sin legalizar el traslado inventario del señor William Ernesto Castellanos Ladino el día 3, de noviembre de 2004 que se realizó esta auditoría. Las anteriores irregularidades administrativas contravienen lo establecido en el numeral 4.11.3, control para el manejo de los bienes en servicio del Manual de Procedimientos Administrativo y Contables para el Manejo y Control de los Bienes en los Bienes en los Entes Públicos del Distrito Capital.	ACEPTADA Cada ítem de inventario corresponde a dependencia asignada.	2
4.5.2.1. Con base en el seguimiento que se realizó para la vigencia fiscal 2003, se estableció que durante este año no se dio una participación activa al Analista 1 – Área Almacén en lo concerniente a las necesidades del software para el almacén que necesita esta dependencia, ya que en la actualidad muchos de los procesos de análisis de información se realizan manualmente y en Excel lo que conlleva a que su gestión sea más dispendiosa y se tenga que dedicar más tiempo a esta labor, impidiéndole realizar otras labores de su área que requieren de su participación del almacenista.	ACEPTADA Se realizan nuevas reuniones y participaciones programadas.	2
LÍNEA DE AUDITORÍA		
4.6. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN		



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

No. y DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO DE AUDITORÍA	ACTIVIDADES EJECUTADAS	CALIFICACIÓN
4.6.4.1. Contratos TT 15, TT 59, Y TT 60 DE 2003 se encuentran en proceso de liquidación, de conformidad con el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 y se tendrá en cuenta dentro del plan de mejoramiento e incluido en la próxima auditoría de darse un presunto detrimento al erario Distrital.	Se realizaron las actas de liquidación, cumpliendo con el plan de mejoramiento. No obstante por el cumplimiento de lo anterior se tipificó un posible hallazgo fiscal por un presunto detrimento patrimonial.	2

Por lo anterior, significa que el rango de cumplimiento se encuentra en un 1.95, para un porcentaje de cumplimiento del 97.5, dado que de las 63 actividades cumplió con 60 y solo 3 quedan pendientes, ratificando la eficacia en el cumplimiento de las actividades y del plan.

En consecuencia, se concluye que la entidad cumplió satisfactoriamente con las actividades que se comprometió adelantar, frente a las observaciones formuladas que hacen parte del Plan de Mejoramiento suscrito con este ente de control.

4.2 EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO.

Con el fin de determinar el nivel de riesgo del Terminal de Transporte S.A., el Equipo de Auditoría asignado para practicar Auditoría regular en esta entidad, realizó la Evaluación Preliminar al Sistema de Control Interno en desarrollo de la Segunda Fase del Plan Anual de Auditoría Distrital PAD 2004-2005.

La Terminal de Transporte S.A., es una sociedad de economía mixta con capital social público del 87.83%, el cual se encuentra por debajo del 90% exigido por el artículo 5º de la Ley 87 de 1993, que dice: “*ARTÍCULO 5o. CAMPO DE APLICACIÓN. La presente Ley se aplicarán todos los organismos y entidades de las Ramas del Poder Público en sus diferentes órdenes y niveles, así como en la organización electoral, en los organismos de control, en los establecimientos públicos, en las empresas industriales y comerciales del Estado, en las sociedades de economía mixta en las cuales el Estado posea el 90% o más de capital social, en el Banco de la República y en los fondos de origen presupuestal*”; y que por lo tanto no está obligada a constituir el Sistema de Control Interno. Sin embargo, por sugerencia de la Gerencia General, el equipo auditor realizó el análisis, ajustado a la naturaleza de la empresa, en temas como Ambiente de Control, Administración de Riesgo, Operacionalización de los Elementos, Documentación y Retroalimentación, que ha servido en vigencias anteriores como instrumento de medición en el desarrollo de los procesos y procedimientos administrativos que allí se manejan.

Como resultado de la evaluación practicada se observó:

4.2.1. Fase: Ambiente de Control

En el Terminal de Transporte S.A., los principios y valores están en etapa de difusión, existe identificación y sensibilización del mismo en diferentes medios como: página Web interna, afiches, boletines, Termiflash, charlas, carteleras, entre otros. Cabe resaltar que al interior de la entidad existe participación, conocimiento y compromiso por parte de los trabajadores de todas las áreas y actividades, en cumplimiento de los objetivos misionales; esta participación se realiza a través de: comités, primarios diario, de seguridad, de operación, jurídico, ejecutivo y de contratación entre otros, que permiten un diálogo permanente y directo entre funcionarios y jefes, existiendo un liderazgo activo con un compromiso institucional real. Adicionalmente, se observan al interior de cada una de las dependencias, instrumentos de autocontrol, denotándose un mejoramiento continuo y progresivo.

No obstante, es importante mencionar que al interior de la empresa existe ausencia de controles en el desarrollo y ejecución de los procedimientos administrativos en dependencias como la Secretaría General, Gerencia Operativa Gerencia de Planeación y Control con respecto al tema de manejo de La Cultura del Autocontrol, demostrando la falta de claridad en el concepto de autocontrol, y la falta de participación en actividades de sensibilización y capacitación sobre el tema, prueba de ello se ve reflejado en los diferentes hallazgos administrativos que se encuentran en el informe.

La evaluación de la Fase Ambiente de Control obtuvo una calificación promedio definitiva de 3.96, ubicándola en un nivel de Riesgo Mediano y una escala de valorización Bueno.

4.2.2 Fase: Administración del Riesgo

A pesar de que la Gerencia General se encuentra comprometida en minimizar los riesgos en el desarrollo de cada proceso a través de controles permanentes (Comités de Evaluación y Control como la participación de la Auditoría Interna, Gerencia de Planeación y Revisoría Fiscal), es necesario que dichos comités realicen los compromisos efectivamente con los empleados a su cargo.

De otra parte, es necesario señalar que si bien es cierto existen procesos o actividades para identificar factores de riesgos, éstos no se determinan de manera efectiva, tal es el caso de que teniendo las evidencias para solicitar el siniestro de la póliza dentro de su vigencia, la Terminal deja vencer la vigencia de la misma, tal y como sucedió en el contrato de consultoría suscrito con

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Universidad Javeriana No TT-15 – 2003, cuando los resultados presentados por dicha institución no fueron de la calidad esperada, ocasionando un reconocimiento de mayor valor al contrato TT059 del 2003, por valor de \$44.632.657.

Dentro del mapa de riesgos suministrado por la S.A. el día de la discusión del informe preliminar, no aparecen entre otros el factor de riesgo al seguimiento de pólizas en general, así como tampoco el alto riesgo con que contaba el contrato No E- 05 de 2000, suscrito con la Universidad Javeriana al no contar con la respectiva póliza de calidad.

No se apreció un estudio y conocimiento de factores internos o externos generadores de riesgo para establecer que está sucediendo, porqué y cómo. No se establecieron elementos que configuraran las acciones efectivas para el manejo y control del riesgo tales como políticas, estándares y procedimiento, limitándose únicamente a inspección de parte del intermediario de seguros, quien emitió recomendaciones, sin definir un programa y mucho menos, realizando ejercicios o simulacros.

Adicionalmente, existen contradicciones frente al manejo del riesgo, especialmente en exigir a los contratistas póliza de seguro, la aplicación del deducible y las pólizas del Terminal. Se observó que mediante oficio No. 2005EE6838 0 1 de octubre 03 de 2005 manifiesta que: *“el seguro de R. C. que contrata la empresa no reemplaza la póliza que deberán aportar los contratistas de acuerdo con la ley 80 por este concepto, si no que en caso de ésta no cubra la totalidad del siniestro, sería un complemento de acuerdo con los sublímites establecidos...”* y en comunicación anterior No. 2005EE6417 0 1 de septiembre 12 de 2005 se indica lo contrario, lo cual permite demostrar que no existen criterios definidos al respecto por los responsables de dicho procedimiento.

La fase de Administración del Riesgo obtuvo calificación final de 3.40, que la ubica como de Mediano Riesgo.

4.2.3 Fase: Operacionalización de los Elementos

La empresa posee un organigrama de estructura mixta, formalmente adoptado, la interacción de los diferentes niveles jerárquicos se da dentro de una estructura plana, permitiendo participación, coordinación y comunicación al interior de la organización y conformación de equipos de trabajo orientados al logro de los objetivos propuestos.

No obstante, se observan algunas dependencias que requieren refuerzo de personal interdisciplinario para cumplir cabalmente con las funciones asignadas

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

como es el caso, entre otras, de la oficina de Auditoría Interna que cuenta con una sola persona, haciendo imposible la realización eficaz y efectiva de sus funciones. Con la creación de un grupo interdisciplinario se puede tener un mayor control en cada uno de los procedimientos que desarrolla cada dependencia.

Existen claras medidas de control y seguridad en la calidad de información como en las aplicaciones debidamente documentadas en su página Web en lo referente a contratación, sin embargo, se requiere de mayores controles en la información contractual existente, ya que aparece información de contratos en otras dependencias por el mayor tiempo del que se requiere, así como de información que es importante como es el caso de un acta de liquidación en donde aparecen dos versiones diferentes, por cuanto una de ellas se encuentra con una enmendadura efectuada con diferente tipo de letra y tinta después de haber sido firmada por el contratista y el Gerente General de la S.A.

En el área Administrativa y Financiera se presenta inexistencia del Sistema de Información integrado en las áreas de Contabilidad Presupuesto, Tesorería y Recursos Humanos, entre otras.

Es de resaltar la participación ciudadana en la Planeación y en la toma de decisiones a través de: Guía del Servicio, Manual de Servicio al Ciudadano, veeduría ciudadana, Internet – Página Web, veeduría de comerciantes del Terminal, Auditoría de Clientes Externos e Internos realizado por la firma Yanhaas, en agosto de 2003, Comités de Proformidad, interacción de ciudadanos residentes vecinos del Terminal de Transportes (Unidad Residencial Carlos Lleras Restrepo). Las anteriores herramientas han contribuido definitivamente en la priorización de necesidades y políticas a adoptar por parte de la empresa.

Existen métodos de identificación y de auto evaluación, los cuales son consolidados en Actas de Comité, generando resúmenes de información mensual que permiten el seguimiento y cumplimiento de los objetivos misionales de empresa. De otra parte, existe el Departamento de Auditoría Interna que depende de la Gerencia General, contribuyendo al mejoramiento institucional.

La fase obtuvo una Valoración Buena, con calificación final de 4.08 (Riesgo Medio).

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.2.4 Documentación.

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

Esta memoria institucional se ha venido recuperando en los últimos años.

La S.A. cuenta con manuales de procedimientos y funciones debidamente actualizados. La entidad cuenta con normas difundidas, y de fácil consulta, de conocimiento de los trabajadores de la entidad y de la ciudadanía a través de la página Web: www.terminaldetransportes.gov.co

Esta fase (Documentación) fue valorada como Excelente con calificación de 4.14 lo cual la ubica en un nivel de Bajo Riesgo.

4.2.5. Retroalimentación.

Por su naturaleza la empresa, no está obligada a implementar el sistema de control interno, sin embargo, la dependencia que hace sus veces es la Auditoría Interna, donde sólo labora un empleado, no le permite desarrollar su labor de control en las diferentes áreas o dependencias de la empresa, toda vez que allí se requiere de un grupo interdisciplinario como refuerzo, con el fin de cumplir a cabalidad con el objetivo para el que fue creada.

En esta fase se observa el grado de cumplimiento de la S.A. a la labor que ha realizado la Contraloría en los últimos años, que es reflejado en el cumplimiento satisfactorio del Plan de Mejoramiento del 2003 – 2004 y que le ha permitido retroalimentarse al interior de la empresa en beneficio y cumplimiento de los objetivos de los planes estratégicos y de la modernización institucional.

Adicionalmente, se observa el compromiso institucional de la directiva al mantener un seguimiento y monitoreo permanente a través de Controles de Mando, los Comités Primarios y cumplimiento de metas, ubicados por objetivos. La fase obtuvo una Valoración Excelente, con calificación final de 4.06 (Riesgo Medio).

La calificación del Sistema de Control Interno Preliminar obtenida por el TERMINAL DE TRANSPORTES S.A. por Fases es la siguiente:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

CUADRO 9
CALIFICACIÓN FINAL DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

FASES Y COMPONENTES	CALIFICACIÓN
1. AMBIENTE DE CONTROL	3.96
1.1. Principios Éticos y Valores Institucionales	4.20
1.2. Compromiso y respaldo de la alta dirección	4.18
1.3. Cultura de Autocontrol	3.63
1.4. Cultura del Dialogo	3.82
2. ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO	3.40
2.1. Valoración del Riesgo	3.43
2.2. Manejo del Riesgo	3.35
2.3. Monitoreo	3.42
3. OPERACIONALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS	4.08
3.1. Esquema Organizacional	4.23
3.2. Planeación	4.00
3.3. Procesos y Procedimientos	4.00
3.4. Desarrollo del Talento Humano	4.10
3.5. Sistemas de Información	3.78
3.6. Democratización de la Administración Pública	4.43
3.7. Mecanismos de verificación y evaluación	4.00
4. DOCUMENTACIÓN	4.14
4.1. Memoria Institucional	4.31
4.2. Manuales	3.98
4.3. Normas y Disposiciones Internas	4.13
5. RETROALIMENTACION	4.06
5.1. Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno	3.88
5.2. Planes de Mejoramiento	4.34
5.3 Seguimiento	3.98
TOTAL PROMEDIO	3.93

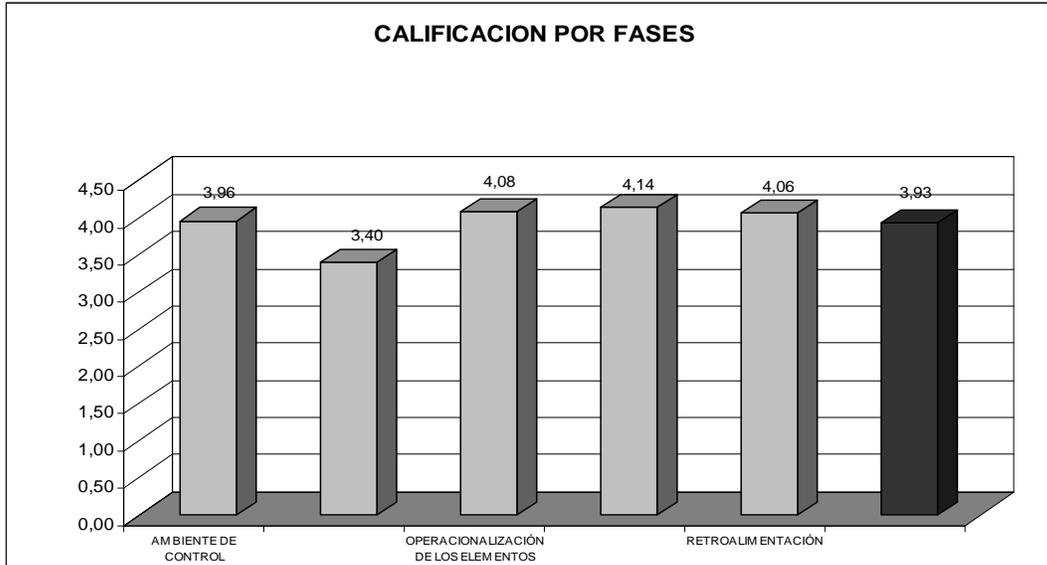
Fuente: Cálculos Equipo Auditor.

CUADRO 10
CALIFICACIÓN DEFINITIVA DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO
RESUMEN CALIFICACIÓN POR FASES

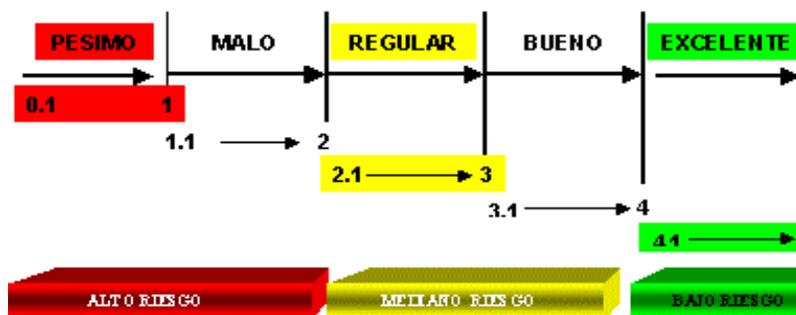
FASE	CALIFICACIÓN
Ambiente de Control	3.96
Administración del Riesgo	3.40
Operacionalización de los Elementos	4.08
Documentación	4.14
Retroalimentación	4.06
Promedio Total	3.93

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 11
CALIFICACIÓN DEFINITIVA DEL S.C.I.



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 del Sistema de Control Interno del TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., se concluye que éste presenta un puntaje promedio de 3.93 con un nivel de RIESGO MEDIO y una escala de valoración de BUENA, tal como se muestra en el siguiente Gráfico:



4.3. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

Durante la vigencia 2004, del presupuesto total informado, \$15.373,0 millones se invirtieron en 64 contratos \$3.732,8 millones equivalente al 24.28% del mencionado presupuesto, según la siguiente distribución.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cuadro 12
RESUMEN CONTRATACIÓN

millones de pesos

DETALLE	VALOR	%
SISTEMAS	515.6	13,81
SISTEMA GESTIÓN DE CALIDAD	23.9	0,64
DIVULGACIÓN, COMUNICACIONES E IMPRESOS	103.1	2,76
MANTENIMIENTO	30.2	0,81
ACTUALIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN	664.3	17,79
SEGUROS	135.3	3,62
MATERIALES Y SUMINISTROS	46.6	1,25
DOTACIONES	67.0	1,79
ASESORÍA JURÍDICA	77.0	2,06
REVISORÍA FISCAL	49.7	1,33
SANEAMIENTO DE BIENES	15.9	0,42
TERMINALES SATÉLITE	14.4	0,38
BIENESTAR	23.1	0,62
OPERACIÓN Y SERVICIO	1.966.2	52,67
TOTAL	3.732.3	100,00

Se escogió una muestra aleatoria en los que se incluyen contratos de obra, prestación de servicios, compra venta, suministro, consultoría y servicios, correspondientes al 66.1% del total contratado:

Cuadro 13
Muestra Contratación

CONTRATO NO.	CONTRATISTA	VALOR \$
TT-04-2004	Luís Enrique Buitrago Garzón	15.9
TT-05-2004	General Security Ltda.	591´5
TT-06-2004	Unión Temporal Ambulancias Médicas Joya – Clínica Del Occidente Ltda.	57.3
TT-15-2004	LA PREVISORA S.A	58´1
TT-19-2004	Unión Temporal Vigias De Colombia SRL Ltda. – Cobasec Ltda.	699´7
TT-21-2004	José María del Castillo Abella	18.0
TT-23-2004	Gálvez Vargas & Asociados Ltda.	8.9
TT-27-2004	Unión Temporal Parqueadero 2004	449.7
TT-37-2004	Rafael Alberto Escandón Villota	18.1
TT-44-2004	Suma Emergencia S. A.	8.3
TT-49-2004	Suma Emergencias S. A.	69.8
TT-59-2003	Consorcio Bogotá	371.0
Convenio Interadm. No - 03-2004	Universidad Nacional	101.7
TOTAL MUESTRA		2.468..9

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.1. Contrato de Compraventa No TT-05-2004.

Contratista General Security Ltda.

Objeto Compraventa, instalación y puesta en funcionamiento del Sistema de Circuito Cerrado de Televisión – Fase II para el Terminal de Transporte de Bogotá.

Valor: \$591´5 millones incluido IVA.

Plazo: 11-7-2004 a 20-8-2004 (Inicial fue 90 días y se prorrogó por 40 días).

4.3.1.1. Los folios 385 y 485 no tienen concordancia con la licitación.

4.3.1.2. El acta de iniciación se firmó el 12/4/04 sin que la vigencia de la garantía se modificara.

4.3.1.3. No se encontró acta de entrega de bienes discriminada, ni de liquidación, la cual se encuentra con términos vencidos según lo estipulado por el artículo 60 de la Ley 80/93, ya que el acta de terminación se suscribió en Agosto 20 de 2004.

4.3.1.4. No atendieron en su totalidad y oportunidad a los memorandos de auditoría interna, en donde se relacionaban varias observaciones para firmar el acta de liquidación, fechado 28-02-2005, radicado No. 2005IE357 0 1 y de Gerente de Operaciones, MGO-080 fechado 08 de Marzo de 2005, radicado No. 2005IE404 01.

4.3.1.5. En recorrido realizado se pudo establecer y verificar que la cámara ubicada en el sector norte, zona de parqueadero y manejo de desechos, no está en funcionamiento y no existe reclamación por parte del Terminal para solucionar tal situación. Adicionalmente, se observa que permanentemente se estacionan vehículos de carga pesada, obstruyendo la visibilidad de la cámara, la cual impide cumplir su funcionamiento normal.

4.3.2. Contrato No. TT-06-2004.

Clase: Prestación de Servicios.

Contratista: Unión Temporal Ambulancias Médicas Joya-Clínica Del Occidente Ltda.

Objeto: Prestación del servicio de atención prehospitalaria, transporte especial de pacientes, compuesto de salud portuaria en medicina prehospitalaria, atención de emergencias y urgencias médico asistenciales a los usuarios, pasajeros, visitantes, trabajadores y demás personal permanente y flotante del

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Terminal de Transporte de Bogotá en el lugar de base, bajo la modalidad de área protegida, servicio de ambulancia, traslado en ambulancia dotada con equipos de alta tecnología y personal idóneo auxiliar de enfermería y médico a bordo al Centro Hospitalario que corresponda según las normas establecidas en el Sistema Nacional de Salud.

Valor Inicial: \$106.9 millones.

Valor Final: \$57.3 millones.

Plazo: Un año a partir del 19 de marzo de 2004 a 19 de marzo de 2005. Se dio por terminado de común acuerdo el 19 de enero de 2005.

4.3.2.1. No reposa condicionado de pólizas, por lo cual no se puede establecer el alcance de la cobertura especialmente para Responsabilidad Civil Extracontractual.

4.3.2.2. Sobre la muerte del señor Luís Gonzalo Gil, que según reporte del médico de la firma contratada por la S.A. para atender casos de emergencias dentro del Terminal, recibió aparentemente sustancias tóxicas alucinógenas; la terminal no dio aviso de tal situación a la compañía de seguros respectiva, con el fin de prevenir posibles reclamaciones por parte de los familiares del occiso.

4.3.3. Contrato No. TT-15-2004.

Clase: Seguros (Prestación de Servicio).

Contratista: LA PREVISORA S.A.

Objeto: Expedir las pólizas que amparen los intereses patrimoniales de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. de conformidad con los requisitos exigidos en los Términos de Referencia y las condiciones básicas contempladas en los requerimientos técnicos de los mismos.

Valor: \$58´1 millones

Plazo: Un año 30/04/2004 a 29/4/2005

4.3.3.1. A la fecha de revisión, 23/9/05, no se encontró acta de liquidación del contrato, incumpliendo lo estipulado por el artículo 60 de la Ley 80/93.

4.3.3.2. Se debe revisar el alcance de la cobertura ofrecida y el monto asegurado bajo la póliza de responsabilidad civil, principalmente respecto a los sublímites, con el fin de amparar los eventos relacionados con los diferentes contratistas, especialmente cuando no se suscriba o exija póliza al contratista, ya que el sublímite aplica en exceso de los límites contratados.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.3.3. Existe un hallazgo disciplinario y administrativo en el presente contrato, toda vez que por la falta de cuidado, diligencia y control de la Terminal de Transporte S.A. se dejó vencer la vigencia de la póliza de calidad sin haberse reclamado el siniestro de ésta cuando se tenían evidencias indiscutibles de efectuar la solicitud de siniestro ante la aseguradora.

La Terminal de Transporte S.A. contó con suficientes evidencias de las fallas, de los faltantes de información e indiscutibles inconsistencias encontradas en los estudios y diseños realizados por la Universidad Javeriana como resultado del Contrato E-005-2000 y su actualización el Contrato TT-15-2003, las cuales generaron mayores costos por \$44.632.657.00 en el contrato de obra No 059 de 2003, por reconocimiento de diseños geométricos y mayor permanencia de equipos, instalaciones y personal del contratista de obra, no haya hecho efectiva la póliza de calidad al menos del Contrato TT-15-2003, pues la del Contrato E-005-2000 no contempló dicha póliza. Desde el 11 de mayo de 2004, cuando con oficio radicado No. ER2797, la Universidad Javeriana entregó el levantamiento planimétrico presentando los resultados obtenidos para las vías V-6 y V-8, para un total de área de 2.942.317 M2, la Terminal ya tenía evidencia de las fallas de los dichos estudios y diseños.

Se reitera que el Contrato E-05 de 2000, de otra parte, no estipuló la póliza de calidad, pues en éste, según su cláusula quinta, sólo se pactaron las garantías sobre los riesgos de cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales e indemnizaciones laborales y el riesgo de manejo y correcta inversión del anticipo; pero no se pactó el riesgo del incumplimiento de calidad tal como lo dispone la Ley 80 de 1993.

4.3.4. Contrato No. TT-19-2004

Clase: Prestación de Servicio.

Contratista: Unión Temporal Vigías De Colombia SRL Ltda. – Cobasec Ltda.
Objeto: Prestación del servicio de vigilancia y seguridad integral para la permanente y adecuada protección de los bienes muebles e inmuebles de propiedad de la Sociedad, así como de aquellos por los que le correspondiere velar en virtud de disposición legal, contractual o convencional en la zona operativa de la Terminal de Transporte S.A. de Bogotá D.C, lote 12 y en los lotes ubicados en Bosa y Soacha de ésta ciudad que son de su propiedad con independencia técnica y autonomía administrativa sin generar ningún tipo de vínculo laboral.

Valor: \$ 699, 7millones

Plazo: Un año, 01/05/2004 a 30/04/2005.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.4.1. No existe criterio definido para la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual.

4.3.5. Contrato No. TT-27-2004

Clase: Obra Pública.

Contratista: Unión Temporal Parqueadero 2004.

Objeto: Trabajos de rehabilitación del Parqueadero Operacional del Módulo Azul Segunda Etapa, ubicado en la Zona Operativa (Lote 55) del Terminal de Transporte de Bogotá, de acuerdo con el estudio de consultoría elaborado por la Pontificia Universidad Javeriana bajo el contrato numero EE-005-2000 y cuyo objeto fue realizar los estudios de consultoría para el mejoramiento de los parqueaderos operacionales y vías de acceso en el Terminal de Transporte y su actualización de acuerdo con el contrato No. TT-15-2.003, documentos que hacen parte integral del presente contrato.

Valor: \$449.7 millones

Plazo: 09/08/2004 a 05/12/2004.

Prórroga: 2 meses: (Inicial 9/8/2004 a 9/10/2004).

4.3.5.1. Se observaron documentos sin la totalidad de firmas, lo cual permite demostrar la falta de controles en el procedimiento y la ausencia de la auditoría interna.

4.3.5.2. Teniendo en cuenta que el acta de iniciación se firmó el 9/8/04, las pólizas de garantía y responsabilidad civil debieron modificarse en su vigencia y no hay documento que evidencie ello.

4.3.5.3. En el folio 1353, cuadro de control e informe permanente de interventores, no se encuentra actualizada la información de la vigencia de pólizas.

4.3.5.4. No se encuentra acta de liquidación del contrato, no obstante que mediante comunicación CE-DDP-030, fechada Agosto 02/05, el Contratista indica que la entrega, por lo cual no se conoce la fecha de firma real y pago total de este contrato.

4.3.6. Contrato No. TT-44-2004.

Clase: Prestación de Servicios.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Contratista: SUMA EMERGENCIA S. A.

Objeto: Prestar el servicio de atención prehospitalaria, atención de emergencias y urgencias medico asistenciales en la Terminal de Transporte de Bogotá.

Reporte Contaduría Se observó consulta el 10/14/2004 y no está incluido en el BDME.

Valor: \$ 8.3 millones

Plazo: 19/10/2004 a 10/11/2004.

4.3.6.1. No se aclara el criterio y establecimiento de la cobertura requerida para la póliza de responsabilidad civil extracontractual.

4.3.6.2. No se evidencia al momento de nombrar interventor por parte del ordenador del gasto la remisión del manual de interventoría y de los formatos de los informes.

4.3.7. Contrato No. TT-49-2004.

Clase: Prestación de Servicios.

Contratista: Suma Emergencias S. A.

Objeto: Prestación del servicio de atención prehospitalaria, transporte especial de pacientes, compuesto de Salud Portuaria en medicina prehospitalaria, atención de emergencias y urgencias médico asistenciales a los usuarios, pasajeros, visitantes, trabajadores y demás personal permanente y flotante del Terminal de Transporte de Bogotá, en el lugar de base, bajo la modalidad de área protegida, servicio de ambulancia, traslado en ambulancia dotada con equipo de alta tecnología y personal idóneo auxiliar de enfermería y médico a bordo al Centro Hospitalario que corresponda según las normas establecidas en el Sistema Nacional de Salud. Conforme las especificaciones técnicas, calidad y cantidad establecidas en los Términos de Referencia de la Convocatoria Pública TT-PMC-28-2004.

Valor: \$ 65.4 millones

Plazo: 20/11/2004 a 19/05/2005.

4.3.7.1. En el proyecto de términos de referencia, que se adoptan como los definitivos, no se precisa sobre la metodología para controlar y verificar el

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

cumplimiento del desarrollo de capacitación, numeral 25, folio 50. (De hecho en desarrollo del contrato no se llevó a cabo este aspecto).

4.3.7.2. No se hace requerimiento sobre suscripción de póliza de responsabilidad civil, con lo cual se deja desprotegido el patrimonio del Terminal en una eventual reclamación imputable al desarrollo del contrato.

En numeral 4.6, folio 57, se cita garantía única y no se incluye póliza de Responsabilidad Civil (se debe establecer el alcance de la cobertura). Vale la pena aclarar que la póliza de responsabilidad Civil para este contrato no fue requerida y que la cobertura de responsabilidad civil No.1002674 de La Previsora S. A., en el anexo de contratistas y subcontratistas, especifica un sublímite de \$5 millones por evento y \$10 millones por vigencia (ver folios 311, 330, 789 y 796 de carpetas contrato TT-15-2004) y opera en exceso de lo estipulado en las pólizas que se deben exigir según Ley 80/93.

4.3.7.3. De las recomendaciones de mejoramiento establecidas por el interventor, se hace referencia a desarrollar capacitaciones, las cuales no se definen, con la incongruencia que en la propuesta de Suma Emergencia se indica que el cronograma lo elaborará el Terminal de Transporte S.A.

4.3.8. Contrato No. TT-59-2003.

Clase: Obra Pública.

Contratista: Consorcio Bogotá.

Objeto: Trabajos de obra para la rehabilitación de las vías internas de la Zona Operativa del Terminal, específicamente las vías internas V-6 y V-8 ubicadas en los lotes 62 y 64 respectivamente, de acuerdo con el estudio de consultoría elaborado por la Pontificia Universidad Javeriana bajo el contrato numero EE-005-2000 y cuyo objeto fue realizar los estudios de consultoría para el mejoramiento de los parqueaderos operacionales y vías de acceso en el Terminal de Transporte y su actualización de acuerdo con el contrato No. TT-15-2.003 y los ítem y cantidades de obra establecidos en el formato dos del pliego de condiciones, sus adendas y en su propuesta, documentos que hacen parte integral del presente contrato.

Valor: \$ 371´04 millones

Plazo: 19-01-2004 a 24-06-2004 (Inicial 19-01 a 18-03-2004)

4.3.8.1. Se presenta un posible hallazgo fiscal con incidencia disciplinaria en el Contrato TT-59-2003 suscrito entre el Consorcio Bogotá Ingenieros Civiles y la

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Terminal de Transporte S.A., por valor de \$44.632.657.00 toda vez que fue necesario reconocer al Contratista \$3.847.720.00 por los diseños geométricos que debió haber realizado de manera idónea la Universidad Javeriana a través de contrato EE-005-2000 y su actualización con el contrato TT-15-2003, la suma de \$36.525.557,00 por mayor permanencia de equipos, instalaciones y personal, que pudo haberse evitado si los estudios de la Universidad Javeriana hubiesen sido idóneos y si la gestión de la Terminal de Transporte hubiese sido eficiente, y la suma de \$4.259.380.00 por intereses sobre el total de los diseños geométricos y la mayor permanencia de equipos, instalaciones y personal del contratista de obra.

En el año 2000 la Empresa Terminal de Transporte S.A., suscribió con la Universidad Javeriana contrato para realizar el estudio de consultoría para el mejoramiento de los parqueaderos operacionales y vías de acceso en el Terminal de Transporte de Bogotá, bajo el contrato EE-005-2.000 por valor de \$23 millones. Se realizaron los diseños geométricos, señalización, diseño hidráulico, sistema de drenaje, diseño de pavimentos, plan de manejo ambiental y aseguramiento de la calidad. Así mismo, se elaboró el pliego de condiciones, el cálculo de las cantidades de obra y el respectivo presupuesto. Con dichos diseños, posteriormente, se efectuaron las obras correspondientes a las tres primeras etapas del Plan de Mantenimiento Mayor (2001 -2002).

En el año 2003 la entidad decidió que se actualizaran los diseños realizados por La Universidad Javeriana, la cual se llevó a cabo con el contrato TT-15-2003 por valor de \$14 millones, con la Universidad Javeriana a efectos de aplicar los recursos económicos disponibles para la rehabilitación de las vías 6, 8 y 9 y los Parqueaderos Operacionales del Módulo Amarillo (P6a y P6b), de Taxis Interdepartamentales y la Segunda Etapa del Módulo Azul, ajustando los presupuestos de conformidad a los resultados finales obtenidos, a los costos vigentes para ese año, teniendo como información primaria los presupuestos y especificaciones técnicas de construcción del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

La Terminal de Transporte S.A., disponiendo de los estudios previos, efectuó la selección del Contratista y del Interventor, para realizar la obra de rehabilitación a través de la Licitación Pública TT-LP-10-2003 y la Convocatoria Pública TT-PMC-33-2003, respectivamente, dando como resultado del proceso, la suscripción de los contratos TT-59-2.003 y TT-60-2003 respectivamente.

El 19 de enero de 2004 se suscribieron el Acta de iniciación del Contrato TT-60-2003 entre los representantes legales del Consorcio Bogotá y el Consorcio HC Ingenieros como contratista e interventor de obra, con un plazo de ejecución de sesenta (60) días calendario. Igualmente, se firmó el Acta correspondiente para el Contrato TT-60-2.003 de Interventoría, con un plazo de 75 días calendario.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

El contratista, en el Comité de Obra No. 1 del 26 de enero de 2004, pide aclaración del diseñador, respecto a la zona de ampliación de 1.50 m, contemplada en la Vía 6 dado que en esta zona se localizan árboles, adicionalmente del cárcamo de la estación de servicio Terpel por estar deteriorado. La Universidad Javeriana aclara que las dimensiones del detalle se mantienen, pero que se presenta una inconsistencia en el informe el cual se corregirá. Se informa, así mismo, que el cárcamo se encuentra en terrenos de la Terpel y, por lo cual, se le solicitará su reparación.

El 4 de febrero de 2004, la Empresa pregunta al diseñador, si únicamente se puede efectuar la sustitución de la capa asfáltica del la Vía 6. Este responde mediante oficio del mismo día, que además del reemplazo de la carpeta asfáltica, se requiere el de la base estructural.

La Interventoría de obra, radica ante la Sociedad oficio CHCI-066-04 del 12 y 15 de marzo de 2004, en el cual manifiesta que recibió por parte del contratista solicitud de suspensión en primera instancia por siete (7) días calendario, posteriormente prórroga por treinta (30) días calendario para el contrato TT-60-2003 considerándolas necesarias y explicando las razones. Se le solicita por parte de la Interventoría de la Sociedad a través del oficio OGO – 072 del 16 de marzo, el Acta correspondiente soportada con la justificación técnica.

Por lo anterior, se produce la prórroga del contrato de obra TT-59-2003 a partir del 19 de marzo de 2004 formalizado a través del Otrosí Modificatorio No 1 al Contrato TT-59-2003, por un término de cuarenta y cinco (45) días calendario arrojando como nueva fecha de terminación el dos (2) de mayo, de acuerdo con la solicitud y justificación técnica de la Interventoría.

Posteriormente, mediante oficio CHCI-077-04 de marzo 25 y radicado el primero (1) de abril, la Interventoría de obra solicita a la Sociedad, adición y prórroga al contrato TT-60-2.003, teniendo en cuenta que el contrato principal fue prorrogado en cuarenta y cinco (45) días calendario, a lo cual se suscribe el Acta de acuerdo No 2, considerando necesario mantener la fiscalización de la ejecución del proyecto. Se estipula como nueva fecha de terminación el 2 de mayo de 2004, para lo cual se suscribe el Otrosí Modificatorio al Contrato TT-60-2.003.

La Interventoría mediante oficio CHCI-087-04 solicitó la creación de ítems no previstos en el contrato original, presentado en cuadro comparativo los costos estimados unilateralmente tanto por el contratista como por la Interventoría, a lo cual se solicitó por parte de la Sociedad a través del oficio OGO-111 del 5 de abril, presentar el presupuesto adicional necesario y la justificación técnica

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

respectiva para cada ítem propuesto. Así mismo, se solicitó concepto al diseñador con oficio OGO-119.

De otro lado, la Interventoría presenta a la Entidad el oficio CHCI-098-04 radicado bajo el No. 2004ER1812, donde manifiesta que en conjunto con el Consorcio Bogotá, se realizó el levantamiento topográfico de las vías V-6 y V-8, a efectos de de realizar el replanteo de obra, los ajustes del diseño pertinentes y determinar las cantidades reales de obra. En este levantamiento se estableció que las áreas de las vías V-6 y V-8 son 2.664 m² y 415 m² respectivamente, para un área total a intervenir de 3.079 m².

Se deduce de la revisión de los estudios de consultoría realizados por la Universidad Javeriana, bajo el contrato EE-005-2000 y su actualización bajo el contrato TT-15-2003 para cada uno de los ítems del contrato, que las áreas consideradas en el estudio y con las cuales se determinó el presupuesto del contrato TT-59-2003, fueron de 2.158,48 m² y de 295.88 m² para las vías V-6 y V-8 respectivamente, con un área total de vías a intervenir de 2.454,36 m².

Se concluye, igualmente, que las áreas consideradas en el estudio de consultoría son menores a las reales encontradas en obra y por lo tanto el Presupuesto real para la ejecución del proyecto de rehabilitación de las vías V-6 y V-8 presenta un mayor valor al considerado en el contrato TT-59-2003. Estas áreas inciden en mayores cantidades de obra para los ítems principales como son el fresado de pavimento asfáltico, reciclado del concreto asfáltico estabilizado con cemento, la rodadura asfáltica MDC-2 y la base asfáltica MDC-1. Adicionalmente, expone mayores cantidades de obra por fallos, por mayor espesor en la actividad de fresado, demolición de pavimento, MDC-1, MDC2, que requieren cambio de especificaciones por no estar disponible en el mercado.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que las áreas presentan grandes diferencias entre lo planteado en el levantamiento en conjunto entre el Consorcio Bogotá y HC Ingenieros, la Interventoría de la Sociedad, solicita con oficio OGO 122 a la Interventoría de obra presentar las carteras topográficas y memorias de cálculo que soporten tal afirmación.

Mediante oficio CHCI-006-04CT del residente de la Interventoría allega memoria de cálculo de las áreas de las V-6 y V-8 realizadas por la Interventoría de obra, valores que sustancialmente son diferentes por exceso a las presentadas anteriormente. Así para la Vía 6-2.666,0 m² y Vía 8 533,0 m², para un total de 3.203,0 m². Anexa al oficio la justificación de mayores cantidades de obra preparado por el contratista al igual que el plano y carteras topográficas del cálculo para las vías mencionadas.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Con oficios OGO-123 del 14 de abril la empresa solicita ampliar el estudio de mercado para los ítems no previstos y considera algunas recomendaciones del diseñador y de la Interventoría de la Sociedad, solicitando ampliación de los soportes. Igualmente, se da traslado al Consultor para su concepto con oficio OGO 122 del 14 de abril. La Interventoría de Obra da respuesta a través de oficio CHCI-103-04 radicado en la Entidad bajo el No 1896 del 16 de abril de 2004, complementando la información solicitada.

La Interventoría de Obra el 16 de abril, solicita a la Entidad a través del oficio CHCI-103-04 y teniendo en cuenta solicitud del contratista, nueva prórroga por un periodo de 20 días teniendo en cuenta que durante la ejecución de las obras de la Vía 8 aparecieron varias zonas de fallos, filtraciones de aguas en la subrasante y problemas de ductos eléctricos no contemplados en los diseños originales, ocasionando demoras en la ejecución normal de la obra, adicionalmente la temporada lluviosa que ha afectado la continuidad de la obra. Aclaran que se podrá cumplir siempre y cuando se resuelva el asunto de los ítems no previstos a más tardar el 19 de abril.

Se suscribe el Acta de Acuerdo No 2 entre los representantes legales del constructor como interventor y se pacta como nueva fecha de terminación el 8 de mayo de 2004. Solicitud que no es aceptada por la Entidad teniendo en cuenta que la nueva fecha de terminación es el 2 de mayo de 2004.

El 27 de abril y radicada copia en la Entidad bajo el No 2034 el Consorcio Bogotá a través de un Derecho de Petición requiere al Consorcio HC Ingenieros para solicitar que de común acuerdo las partes declaren suspendido el término del Contrato, previo concepto de la Interventoría de obra, durante el lapso necesario para concluir los acuerdos de ítems no previstos, mayores cantidades de obra que por ende generan una adición en valor del contrato. En respuesta al derecho de petición, el Consorcio HC Ingenieros considera que no es necesaria la aceptación de una suspensión del contrato.

Como no existió un acuerdo único entre el contratista de obra, interventor y diseñador, que entregue claridad total a la Entidad a fin de adelantar los actos administrativos solicitados, se acordó, entre las partes, suspender temporalmente los contratos TT-60 y TT- 59 de 2003, como consta en el Acta de Suspensión del Contrato TT-59-2003 suscrita el 30 de abril de 2004, en la cual se acuerda crear una comisión técnica conformada por la Terminal de Transporte, el consultor diseñador, contratista e interventor de obra, el IDU a quien se le solicitará el levantamiento topográfico y a la Contraloría con el fin de llegar a un acuerdo entre las partes. Esta comisión requerirá de diez (10) días hábiles para establecer los resultados, finalizando el 14 de mayo. (Suspensión No 1).

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Mediante oficio de 3 de mayo de 2004 el Consorcio Bogotá presenta a la Terminal de Transportes un recuento detallado de lo sucedido con el contrato TT-59-2003. Se resaltan los siguientes aspectos:

Todo indica que el consultor contratado debió presentar el diseño geométrico y no le corresponde al contratista la realización de éstos.

“Altamente preocupados por la falta de definición a las constantes inquietudes técnicas planteadas a su debido tiempo por el Consorcio Bogotá, las cuales se debieron tomar de inmediato para lograr alcanzar los parámetros de calidad que la obra amerita y las cuales solo pueden ser resueltas por el Terminal de Transporte como ordenador del gasto, a través de la Interventoría.”

“Al no tener respuesta a nuestros requerimientos, los costos indirectos ascienden a la suma de \$1.356.000/día y se les recuerda que a esa fecha se llevan 9 días en que los trabajos se ven afectados por la falta de definición.”

El Ingeniero Geotecnista, Javier Millán, certifica que en la vía V-8, existe un filtro tipo francés a todo lo largo del eje de la vía, manifestando que su presencia, posiblemente, haya sido la causa del deterioro de la misma y de los fallos encontrados localmente, recomendando la construcción de un filtro sobre la zona verde lado norte vía V-8 para recoger las aguas de la zona verde y encausarlas a un sumidero, sacándolas de la vía.

El diseño que formó parte de los pliegos de condiciones no partió de un levantamiento topográfico previo a su elaboración sino de una copia magnética de planos sin actualizar el que se encontraba en los archivos de la empresa Contratante.

En los diseños de la empresa no se encontró resuelto el tema del manejo de las aguas, el cual es de suma importancia para que las vías una vez rehabilitadas, puedan llegar a tener la duración esperada. Faltan en los diseños detalles constructivos de vital importancia para la ejecución de la obra. Los estudios realizados por la Universidad Javeriana no fueron idóneos dado que no fueron exactos y no estaban completos.

Todo lo anterior generó para el contratista una mayor permanencia en obra, cuyos efectos implican una alteración grave del equilibrio de la ecuación económica del contrato.

Con oficio No. OGO-149 radicado bajo el número EE3434 del 4 de mayo de 2004 se solicitó a la Pontificia Universidad Javeriana, realizar un levantamiento topográfico de precisión en las vías 6 y 8. El 11 de mayo de 2004, bajo el radicado No ER2797, la Universidad Javeriana entrega los levantamientos

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

planimétrico presentando los resultados obtenidos para las vías V-6 y V-8 soportando en los archivos magnéticos de las carteras de campo originales descargados de la estación total SET 3000, archivo digital del plano topográfico, memorias de cálculo y plano físico del levantamiento, así:

Área de la Vía 6:	2.593.689 M2
Área de la Vía 8:	<u>348.628 M2</u>
Área total de las Vías:	2.942.317 M2

Con esta información, se efectuó el ajuste a las cantidades de obra no presupuestadas para la vía V-6 y V-8, debida a la mayor área realizada; puntualiza que el presupuesto inicial proyectado para la Licitación Pública de las vías en mención fue de \$304.253.437 millones y al adicionar estas áreas queda en 355.571.298 millones correspondiente a un 17% de área no presupuestada.

Con base en los resultados obtenidos por el diseñador, se solicita también un levantamiento topográfico con equipos de precisión al Interventor de acuerdo con el oficio EE3633 del 13 de mayo de 2004 que permita corroborar las áreas efectivamente intervenidas. La Interventoría de obra entrega los resultados obtenidos adjuntando como soporte, el cuadro de coordenadas, la cartera de campo, el certificado de calibración de los equipos y planos topográficos de las vías. Obteniendo los siguientes resultados, así:

Área de la Vía 6:	2.580.90 M2
Área de la Vía 8:	<u>361.70 M2</u>
Área total de las Vías:	2.942.60 M2

Se concluye, entonces, que el área final del proyecto es de 2.942,6 m², por lo cual es necesario adicionar el contrato en \$91.679.123 millones de acuerdo con las cifras y cantidades de obras medidas, justificadas y presupuestadas por la Interventoría y consignadas en el oficio CHCI 2368 del 14 de mayo de 2004.

Solicita la Interventoría de obra ampliar la suspensión del contrato TT-59-2.003, por 10 hábiles más, teniendo en cuenta el oficio radicado bajo el No ER2368 del 14 de mayo de 2004.

Se acuerda la ampliación de la suspensión temporal – suspensión No.2 - por mutuo acuerdo del Contrato TT-59-2003, por catorce (14) días hábiles más, dando alcance al Acta de Suspensión del 14 de mayo de 2004 y a las consideraciones consignadas en el Acta de Acuerdo No 3 suscrita por el interventor de obra y el contratista, entre ellas: los trámites para el perfeccionamiento de la Adición ante la Sociedad y la comunicación del Consorcio Bogotá radicada con No. ER 2488 del 21 de mayo de 2004 en la cual manifiesta, que requiere de ocho (8) días calendario a partir de la orden de

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

pedido para suministrar el asfalto normalizado 80/100 MDC-1 y MDC2, pues la Shell deberá certificar la penetración acorde con lo estipulado. La nueva fecha de reinicio fue el 7 de junio de 2004.

Así mismo, se suspende de común acuerdo el Contrato TT-60-2003 al ser suspendido el contrato principal. Lo anterior de conformidad al Acta de acuerdo suscrita entre el Interventor de obra y el Interventor de la Sociedad y ratificado por el Acta de Suspensión del Contrato TT-60-2003 suscrita por los representantes legales de la Sociedad y Consorcio HC Ingenieros e interventor de la Sociedad. La nueva fecha de reinicio fue el 7 de junio de 2004.

El 26 de mayo de 2004 se firma el Acta de acuerdo de adición de ítems no previstos, mayores cantidades por \$91.679.123 y prórroga en tiempo del contrato TT-59-2003 por siete (7) días calendario más.

Mediante copia del oficio enviado al interventor de la obra el 15 de junio por parte del Consorcio Bogotá, solicitó a la Interventoría de obra ampliar nuevamente la suspensión del contrato TT-59-2.003 teniendo en cuenta el daño presentado en la planta.

Se firma el Acta de Reiniciación del Contrato TT-60-2003 el 16 de junio, entre el Consorcio HC Ingenieros y el Interventor de la Sociedad, una vez superados los imprevistos presentados en el Contrato Principal TT-59-2003 por daño en la planta productora de concreto asfáltico.

Se suscribe el 17 de junio el Acta de Reiniciación del Contrato TT-59-2003 suscrita por los representantes legales del Consorcio Bogotá y Consorcio HC Ingenieros una vez superados los imprevistos presentados en la planta productora de concreto asfáltico.

Se firma el Acta de Recibo Final de Obra el 25 de junio dejando constancia que las obras fueron terminadas el 24 de junio de 2004, como estaba estipulado en los documentos del contrato. Igualmente, se firma el Acta de Terminación del Contrato TT-60-2.003 el 24 de junio de 2004.

El 21 de septiembre de 2004, el Consorcio Bogotá Ingenieros Civiles, le solicita al Terminal de Transporte S.A. el reconocimiento de \$73.147.120 debido a la existencia del desequilibrio en la ecuación económica del contrato TT-59-2003.

Con oficio con No radicado 2005ER1677, realizado en abril 30 de 2005 del Consorcio Bogotá a la Terminal de Transporte S.A., en relación con la Mayor Permanencia en Obra relativa al contrato TT-59-2003, observa entre otros, los siguientes aspectos:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Se presenta lo siguiente en el literal c): *“De los anteriores documentos resaltamos que finalmente se reconoce que el CONSORCIO BOGOTÁ sufrió un detrimento patrimonial por mayor permanencia en obra ante la demora en la toma de decisiones que solo incumbían a la entidad contratante. La demora en celebrar acuerdos sobre precios unitarios correspondientes a actividades de obra adicionales o complementarias y en concertar las cantidades estimadas de ejecución de obra con base en la real situación de la misma en el terreno, así como en la no existencia de un diseño geométrico y de otros insumos referentes a los estudios y diseños que ha debido entregar la entidad contratante al contratista de la construcción desde antes de la iniciación de la obra”.*

De este oficio en el literal E) se presenta lo siguiente: *“De los documentos puestos de presente, se concluye de manera clara, también, que nuestro contrato, que ha debido concluir en su ejecución en marzo 18 de 2004, por causas no dependientes de la voluntad del contratista de la construcción, finalizó el 24 de junio de 2004. Es decir, que entre marzo 18 y junio 24 del 2004. Es decir, que entre marzo 18 y junio 24 del pasado año, el contratista permaneció en obra mucho más del tiempo previsto en los estudios que le ayudaron a conformar la oferta económica con destino a la licitación cuya adjudicación originó el contrato que nos vincula con la TERMINAL. Y de ese tiempo de mayor permanencia, sólo 7 días no son imputables a la TERMINAL ni al contratista, puesto que obedecen a una circunstancia que determinó demora en la entrega de las mezclas asfálticas para la obra. Es decir, que todos los demás días de mayor permanencia son imputables a la TERMINAL y, por supuesto, los costos que el contratista de la construcción haya tenido durante este lapso deben ser cubiertos por la TERMINAL.”*

En el literal F., punto siete, el contratista señala lo siguiente: *“En cuanto equipo reclamamos la comisión de topografía, valor en el cual está incluido tanto personal como los equipos. Mal podría la Interventoría o el TERMINAL DE TRANSPORTE aducir a esta altura que no hubo presencia permanente de la topografía. Si no existieron diseños, y por ende no había planos y la Interventoría que nunca tuvo comisión topográfica, nos preguntamos ¿Cómo se recibieron los diferentes trabajos, para elaborar y aprobar las diferentes actas de obra y su posterior reconocimiento económico? ¿El TERMINAL recibió si o no los planos récord de las obras? Los sardineles construidos, la colocación de las capas de asfalto y demás trabajos como se realizaron, bajo qué parámetros, cotas, profundidades, anchos alturas etc.? La respuesta no podrá ser diferente a que fue la comisión topográfica del CONSORCIO BOGOTÁ la que realizó y ejecutó la verificación de todo el proyecto realizado por el CONSORCIO BOGOTÁ y aprobado por la entidad contratante.”*

El 17 de mayo de 2005 se suscribe el Acta de Liquidación Bilateral del Contrato TT-59-2003, donde se relacionan las siguientes fechas de suspensión:

- Fecha de suspensión 1: Abril 30 de 2004, en 10 días hábiles.
- Fecha de suspensión 2: Mayo 14 de 2004, en 14 días hábiles.
- Fecha de suspensión 3: Junio 4 de 2004, en 7 días hábiles.

En dicha Acta de Liquidación, dentro del Balance Financiero Final del Contrato, un Reconocimiento por mayor permanencia de \$44.632.657.00, proveniente de los siguientes aspectos:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

- Mayor permanencia equipos, instalaciones, personal	\$36.525.557.00
- Diseños geométricos	3.847.720.00
- Intereses de acuerdo a la Ley 80/93	4.259.380.00
TOTAL RECONOCIMIENTO:	\$44.632.657.00

De igual forma, en esta Acta, se presentan, entre otros, los siguientes acuerdos:

Reconocer al Consorcio Bogotá la suma de \$44.632.657.00 por concepto de mayor permanencia de obra en desarrollo del contrato TT-59-2003.

Cancelar el valor acordado con cargo al CDP No. 209 del 17 de mayo de 2005 por parte de la Terminal de Transporte previa presentación de la factura correspondiente por parte del Consorcio Bogotá.

Como se observa al evaluar el desarrollo del contrato TT -59-2003, el desequilibrio económico en contra del Consorcio Bogotá Ingenieros Civiles, se produjo durante la ejecución del contrato por decisiones tardías tomadas por los directivos responsables del proceso de la Terminal de Transporte S.A., relativa a la diferencia de área formulada en los estudios y la real determinada durante el desarrollo del contrato. Como resultado de lo anterior, se produjo una mayor permanencia en obra y la necesidad de elaborar los diseños geométricos por parte del contratista.

Igualmente, es evidente que los estudios y diseños contratados por la Terminal de Transporte con la Universidad Javeriana fueron deficientes, por un lado, y por otro, las acciones tomadas por la Administración para su corrección fueron demoradas. Como resultado de lo anterior, se produjo una mayor permanencia en obra y la necesidad de elaborar los diseños geométricos por parte del contratista.

4.3.8.2. Existen dos versiones de acta de liquidación del contrato No TT- 59/03, donde la versión inicial no aparece la firma del Interventor y en la segunda versión aparece una enmendadura en diferente tipo de letra (Máquina de escribir manual), a manera de nota adjuntando un concepto técnico aprobatorio del Ing. Hildebrando Ciendúa, representante legal de HC Ingenieros, Interventor del presente contrato.

En la primera versión la Contraloría observa con preocupación el hecho de que no fue suscrita por el Interventor, parte fundamental que representa a la entidad y avala lo realizado durante del desarrollo del contrato. En la segunda versión demuestra la falta de control, previsión y gestión de la entidad para que en este tipo de actuaciones se involucren los responsables tal como lo dispone la Ley 80 de 1993.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Dado que para la Contraloría las dos versiones son oficiales por cuanto la S.A. se las suministró a este grupo auditor, preocupa que en el evento de presentarse a futuro un inconveniente, como es el caso del presunto hallazgo encontrado por el grupo auditor, no se sepa cual es la versión definitiva y la responsabilidad del interventor no esté totalmente precisada.

4.3.8.3. Además es importante mencionar, que en el acta de liquidación sobre el acuerdo en su parte final numeral 1 se presenta una inconsistencia con el contenido de la misma toda vez que al mencionar los \$44.632.657 por concepto de mayor permanencia en obra corresponde específicamente a:

Mayor permanencia equipos, instalaciones, personal	\$36.52 millones
Diseños Geométricos:	\$ 3.84 millones
Intereses de acuerdo Ley 80/93	\$ 4.25 millones
TOTAL RECONOCIMIENTO	\$44.63 millones

4.3.9. Para los contratos Nos. TT-06 TT-44 y TT 49 del año 2004, se presentaron las siguientes observaciones:

4.3.9.1. La Terminal no especifica con claridad el alcance de “...ambulancia dotada con equipos de alta tecnología”, señalado en el formato general para la formulación y justificación básica de proyectos y en los diferentes documentos del contrato. (Ver Resolución 9279 de 1993, parte <75>. 2-2- Ambulancias Asistenciales Medicalizadas. Lo anterior no permite tener un juicio acertado para analizar las propuestas participantes del proceso de contratación así como tampoco la exigencia al contratista sobre el cumplimiento de las necesidades que allí se solicitaban, por el contrario, se permite que se generan mayores valores en la ofertas, los cuales van en contravía del principio de economía de la ley 80 de 1993, y del artículo 4º del Decreto No. 2170 de 2002.

4.3.9.2. La diferencia establecida como presupuesto del Terminal de Transporte S.A., ya que para contratación se informó un valor total de \$15.373'00 millones y para ingresos \$16.464'00 millones.

4.3.9.3. Los sobrecostos en el contrato No. TT-59-2003, lo cual genera posible hallazgo fiscal y las diferencias amplias en tiempo para la firma de actas de liquidación y diferencia en su contenido, específicamente contrato TT-59-2003.

4.3.9.4. No se definió con claridad tanto en la formulación y justificación de los proyectos, así como en los contratos, algunas condiciones o acepciones.

4.3.9.5. No contar con una política definida respecto al tipo de pólizas exigidas en los diferentes contratos, al desconocimiento del alcance de las coberturas

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

requeridas, específicamente en cuanto a la responsabilidad civil, lo cual deja sin la debida protección el patrimonio del terminal.

4.3.9.6. La vigencia de algunas pólizas no es concordante con la fecha de acta de inicio, ya que se toma como fecha de inicio de cobertura la del contrato, la cual en la mayoría de los casos difiere del plazo estipulado, generándose vacíos de cobertura.

4.3.9.7. No atender oportunamente los requerimientos de la Universidad Nacional, según contrato interadministrativo, para aplicación de las garantías de cumplimiento.

4.3.9.8. Inconsistencias en el procedimiento de archivo de diferentes documentos.

4.3.10. Contrato No. TT004 del 06-02-04

Clase: Prestación de Servicios.

Contratista: LUIS ENRIQUE BUITRAGO GARZON

Objeto: El contratista se obliga para con el contratante a prestar sus servicios profesionales para el apoyo en la realización de los procedimientos pre-contractuales, contractuales y post-contractuales, con independencia y autonomía técnica y administrativa sin generar ningún vínculo laboral.

Valor inicial: \$15.973.500

Forma de pago: Pagos mensuales proporcionales, previa presentación del certificado de cumplimiento.

Plazo: 6 meses

Acta de iniciación: 06-02-04

Acta de terminación: 05-08-04

Acta de liquidación: 01-09-04

4.3.10.1. Se solicita la presentación del documento de cobro del contratista, contrario a lo establecido por el Decreto 2150 de 1995.

4.3.10.2. El acta de liquidación no está firmada por el contratista.

4.3.10.3. No se evidencia dentro de la carpeta del contrato los recibos de pago de EPS y pensión obligatoria, de conformidad con la cláusula octava del contrato como requisitos para el pago, salvo el mes de junio.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.11. Contrato No. TT-21 DE 2004

Contratista: JOSÉ MARÍA DEL CASTILLO ABELLA

Objeto: El contratista se obliga para el contratante a prestar sus servicios profesionales de abogado para la asesoría jurídica integral en derecho administrativo, así como coadyuvar para el análisis de los diversos asuntos y la realización de los trámites concernientes al desarrollo del objeto social de la sociedad y su integración con las demás entidades públicas y privadas conforme las obligaciones específicas consagrado en el presente contrato con independencia técnica y administrativa y sin generar ningún tipo de vínculo laboral.

Valor: \$18.000.000

Plazo: 6 meses a partir del acta de iniciación.

Acta de iniciación: 04-05-2004

Adición: \$9.000.000

Prorroga: 3 meses.

Acta de terminación: 08-02-05

Acta de liquidación: 22-02-05

4.3.11.1. El formato general para la formulación y justificación básica del proyecto establece un 20 % del valor del contrato para el riesgo de calidad del servicio, no obstante en la cláusula décima segunda del contrato, se pacta un equivalente al 10 % del valor del contrato. Como se observa no existe coherencia entre el formato y el contrato.

4.3.11.2. El análisis de conveniencia y oportunidad, la viabilidad técnica y económica, el aval técnico-económico, la solicitud de contratación, la invitación a ofertar, la viabilidad jurídica del 04-05-04 no se encuentran firmados por el Secretario General.

4.3.11.3. En el estudio de precios del mercado, análisis de cotizaciones, se observa que el análisis sólo se detiene sobre la oferta presentada por el contratista. No se evidencia pluralidad de ofertas para su comparación.

4.3.11.4. El análisis de conveniencia y sostenibilidad es igual al efectuado en los contratos TT-04-2004, TT-38-2004 y TT-23-2004. Lo anterior permite inferir que se trata de un formato para cumplir con un requisito, sin que en su contenido se realice un verdadero análisis de la conveniencia.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.11.5. El aval técnico y financiero se refiere a la imputación presupuestal para cumplir con el objeto propuesto al Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 288 del 25 -09-03, certificado que no corresponde al contrato.

4.3.11.6. No se encuentra dentro de los documentos soportes los recibos de pago de la EPS y el fondo de pensiones.

4.3.12. Contrato No TT23 del 2004

Contratista: GELVEZ VARGAS & ASOCIADOS LTDA.

Valor inicial: \$ 8.946.000.00

Objeto: El contratista se obliga para con la contratante para llevar a cabo los derechos de propiedad industrial de la sociedad Terminal de Transportes S.A., mediante el registro del nombre y la marca comercial, según el requerimiento de la Superintendencia de Industria y Comercio.

Plazo inicial: 9 meses.

Acta de iniciación: 08-06-04

4.3.12.1. El estudio de precios del mercado solo se refiere a la cotización recibida por la firma GELVEZ VARGAS.

4.3.12.2. El análisis de conveniencia y sostenibilidad es el mismo formato utilizado en otros contratos. Su contenido no cambia.

4.3.12.3. La invitación a ofertar no se encuentra firmada.

4.3.12.4. El acta de iniciación no se encuentra firmada por el interventor.

4.3.12.5. No se encuentra dentro de los documentos del contrato acta de terminación y recibido a satisfacción. Igualmente, no se encuentra la prórroga de conformidad con lo establecido en la cláusula quinta del contrato.

4.3.13. Contrato No TT-37 de 2004.

Contratista: JOSÉ RAFAEL ALBERTO ESCANDON VILLOTA

Valor inicial: \$18.11 millones

Objeto: El contratista se obliga para con el contratante a la prestación de los servicios profesionales para la asesoría jurídica integral externa en todos los aspectos propios del derecho laboral, con el propósito que brinde apoyo y

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

asesoría a la Gerencia Administrativa y al Departamento de Recursos Humanos, así como coadyuvar para el análisis de los diversos asuntos y la realización de los trámites concernientes al desarrollo del objeto social de la Sociedad y su integración con las demás entidades públicas y privadas conforme las obligaciones específicas consagradas en el presente documento, con independencia técnica y administrativa por parte del contratista, sin generar ningún tipo de vínculo laboral con el contratante ni con las personas que contrate y sean necesarias para obtener el objeto contractual.

Plazo inicial: Seis (6) meses

Acta de iniciación: 01-09-04

Acta de terminación: 28-02-05

Acta de liquidación: 16-05-05

4.3.13.1. Dentro de los soportes del contrato no reposa el informe detallado mensual del contratista como requisito previo al pago, de conformidad con la cláusula octava del contrato.

4.3.13.2. Dentro de los soportes del contrato no reposa el certificado de cumplimiento del respectivo período expedido por el interventor como requisito previo al pago salvo los de los meses de septiembre y octubre de 2004, de conformidad con la cláusula octava del contrato.

4.3.14. Convenio Interadministrativo No. 03 de 2004

Objeto: realizar las actividades de seguimiento técnico, administrativo y legal sobre la garantía de estabilidad y/o calidad de doce contratos suscritos por la Terminal de Transporte S.A., con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el numeral 4 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993.

Valor: La suma de \$71.75 millones. + \$30.00 millones de adición.

Plazo y vigencia: La duración es detrás (3) meses contados a partir de la firma del acta de iniciación, y su vigencia la duración del mismo más cuatro (4) meses, más dos meses de prórroga.

El 23 de agosto de 2004 se suscribe el acta de iniciación del Convenio No.03 de 2004, entre representantes de la Universidad Nacional y el Interventor del Convenio, que para el caso fue el Gerente de Operaciones de la Terminal de Transporte.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.3.14.1 Se incumplió por parte de la Terminal de Transporte lo estipulado en el convenio interadministrativo 03 de 2004, cláusula novena del convenio relativa a: *“e) Suscripción del acta de acuerdo: Como resultado de una reunión en donde se discuten los temas y el contratista acepta y asume su responsabilidad en la producción de un daño generado por una acción y/o omisión de su parte, que implica la obligación de reparar el daño causado; se debe suscribir un acta de acuerdo debidamente firmada por las partes, en donde se estipule el procedimiento de reparaciones adoptado por el contratista y aprobado por la Universidad, con el cronograma de actividades y una fecha predeterminada de entrega de las obras. Este documento es requisito previo para iniciar la reparación de la obra. En caso de incumplimiento por parte del contratista, se procederá a hacer efectivas las garantías.”* (Subrayado y negrilla fuera del texto).

Lo anterior se evidenció en los antecedentes mencionados anteriormente donde la Terminal hace caso omiso a las solicitudes de la Universidad Nacional de hacer efectivas pólizas a diferentes contratos. En el informe Final presentado por la Universidad Nacional el 7 de febrero de 2005 informa que el valor total de las obras por ejecutar es de \$112.75 millones, y un valor total de obras ejecutadas de \$12.96 millones. Posteriormente, el 18 de marzo de 2005, la Universidad Nacional en su Informe Adicional a la Terminal de Transporte, informa que de un total de daños encontrados de \$126,41 millones, se reparó un total de \$57,29 millones, quedando un valor total por reparar de \$69,12 millones.

1. Mediante memorando MGO-260 de 27 de mayo de 2004, la Jefe del Departamento Técnico envía a la Secretaría General, la documentación requerida para la viabilización del Convenio Interadministrativo con La Universidad Nacional para seguimiento de pólizas de calidad y estabilidad vigentes.

2. El 30 de julio de 2004 se suscribe el Convenio Interadministrativo No. 03 entre la Terminal de Transporte S.A. y la Universidad Nacional de Colombia, el cual presenta, entre otras, las siguientes cláusulas:

- *Objeto: realizar las actividades de seguimiento técnico, administrativo y legal sobre la garantía de estabilidad y/o calidad de doce contratos suscritos por la Terminal de Transporte S.A. con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el numeral 4 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993.*

- *Plazo y vigencia: La duración es detrás (3) meses contados a partir de la firma del acta de iniciación, y su vigencia la duración del mismo más cuatro (4) meses.*

- *Valor: La suma de \$71.750.000.*

- *Forma de pago: a) Un 30% del valor del convenio, una vez se radique el cronograma de trabajos y el diagnóstico de informe preliminar, b) un 50% del valor total del convenio, una vez se radiquen dos informes mensuales*

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

de avance, cada uno del 25%, en donde se registre el avance del proceso durante el periodo y c) un pago final del 20% restante del valor total del convenio, una vez se radique el informe final consolidado de la gestión realizada.

- Las actividades del proceso de seguimiento a pólizas, se desarrollarán así:

a) Recopilación de información.

b) Visita de ley (preliminar) e informe de diagnóstico.

c) Requerimiento al contratista o a terceros: En caso de encontrar fallas de obra imputables al contratista, se le informa sobre éstas, informando, además, al interventor designado, y solicitar la coordinación de una visita conjunta con el fin de unificar criterios y establecer acuerdos para los arreglos a que haya lugar. Para recibir respuesta por parte del contratista se estima un tiempo de diez (10) días.

d) Visita conjunta: Identificar plenamente los daños en el sitio de la obra.

e) Suscripción del acta de acuerdo.

f) Segunda visita de obra.

g) La Universidad debe garantizar los resultados de las reparaciones, realizando los ensayos de laboratorio que considere necesarios para demostrar que los daños han sido subsanados.

h) Presupuesto de reparaciones.

i) Acta de recibo y entrega final de obra.

j) Informes mensuales.

k) Informe final.

3. El 23 de agosto de 2004 se suscribe el acta de iniciación del Convenio No.03 de 2004, entre representantes de la Universidad Nacional y el Interventor del Convenio, que para el caso fue el Gerente de Operaciones de la Terminal de Transporte.

4. El 30 de septiembre de 2004, la Universidad Nacional presenta a la Terminal el Informe Preliminar donde se expone en detalle los tipos de fallas, un registro fotográfico de cada una de ellas, su severidad y las posibles causas. Las siguientes son sus conclusiones y recomendaciones:

“Las obras de los contratos que contemplan la rehabilitación de vías y parqueaderos, se caracterizan por presentar fallas de la misma tipología, si bien no están afectando la calidad del servicio, pueden estar poniendo en riesgo su vida útil. La gran mayoría de daños encontrados corresponde a fallos de tipo estructural como fisuras longitudinales y transversales, entre otras. Se destaca las afectaciones que presentan las vías V-7, V-3 u V-1, con porcentajes de 10.27%, 9.62% y 5.79% respectivamente.”

5. A través del oficio CEA-TT-33-04 de octubre 12 de 2004, la Terminal de Transporte, remite copia de requerimiento a los contratistas de los Contratos TT-34-2002, TT-08-2002. En el requerimiento, parte sobre presupuesto de los

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

daños encontrados, se informa que el presupuesto de los daños se aplicará cuando una vez requerido el contratista, no manifieste respuesta alguna para concertar o realizar los trabajos de reparaciones que sean de su responsabilidad.

6. Mediante oficio CEA-TT-62-04 de noviembre 8 de 2004, la Universidad Nacional le informa a la firma Ingeniería de Vías S.A. contratista del Contrato E-38 de 2000 que los daños diagnosticados en las obras son imputables a él, debido a que obedecen a deficiencias constructivas y/o calidad de los materiales, razón para dar inicio al proceso de aplicación de la póliza de calidad.

7. A través de oficio CEA-TT-63-04 de noviembre 8 de 2004, la Universidad Nacional le informa a la Terminal de Transporte: En relación con el contrato E-18 de 2001 se encontraron fallas de origen estructural que pueden ser producidas por deficiencias constructivas o de calidad de materiales, lo que implica daños imputables al contratista.

8. Mediante oficio CEA-TT-09-04 de noviembre 9 de 2004, el Director de Proyecto de la Universidad Nacional remite el informe del mes de octubre, obligación contemplada en el convenio interadministrativo 03 de 2004. En éste se presentan, entre otras, las siguientes conclusiones:

“Los contratistas de los contratos 23/2002, 59/2003, 34/2002 y 8/2002, manifestaron su intención de realizar las reparaciones de las fallas encontradas en las obras ejecutadas. Se establecieron plazos de entrega que oscilan entre quince días y un mes. Si terminado dicho plazo acordado, se dará inicio al proceso de aplicación de la póliza de estabilidad.”

9. Con oficio CEA-TT-70-04 de noviembre 9 de 2004, la Universidad Nacional presenta a la Terminal de Transporte S.A. un informe de la situación al seguimiento de las pólizas de algunos contratos, así:

- a) Contrato E-38 de 2000: Recomienda al Terminal dar inicio al proceso de aplicación de la póliza de estabilidad No. 001117963, con certificado de modificación No. 219473, la cual se encuentra vigente. El presupuesto de fallas relativo a este contrato se aproxima a los \$43.80 millones
- b) Contrato E-18 de 2001: Recomienda al Terminal dar inicio al proceso de aplicación de la póliza de estabilidad No. 011121179, con certificado de modificación No. 441279, la cual se encuentra vigente. El presupuesto de fallas relativo a este contrato se aproxima a los \$68.50 millones.
- c) Contrato E-23 de 2002: A la fecha el contratista no ha iniciado los trabajos de reparación y considera que difícilmente lo hará en el plazo

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

acordado (hasta el 15 de noviembre de 2004). Con respecto a las fallas señaladas en el anexo, el contratista manifestó no comprometerse a repararlas, pues informó que en su momento le comunicó a la entidad contratante que “estas fallas se iban a presentar”. El contratista se comprometió a enviar copias de los oficios y registro fotográfico correspondiente.

10. En oficio CEA-TT-81-04 de noviembre 16 de 2004, la Universidad Nacional le informa a la Terminal de Transporte en relación con los contratos E-18 de 2001 y E-38 de 2000, cuyo contratista es la firma Ingeniería de Vías S.A. que el manual de mantenimiento suministrado por ésta, sólo describe tipologías de fallas que se presentan en los pavimentos en general, sin indicar un proceso de labores a seguir y que sean aplicables a cada una de las obras ejecutadas, entre otras observaciones.

11. Mediante oficio CEA-TT-80-04 de 17 de noviembre de 2004, la Universidad Nacional le presenta a la Terminal la situación actual del desarrollo del convenio interadministrativo para solicitar la prórroga y adición, así:

- a) El convenio interadministrativo TT-03 de 2004 presenta como objeto el seguimiento técnico, administrativo y legal a las pólizas de calidad y/o estabilidad de 12 contratos, los cuales serían determinados con posterioridad a la suscripción del mismo, como en efecto se hizo con seis (6) de ellos, a saber: E-38-2000, E-18-2001, E-23-2002, TT-34-2002, TT-08-2002, TT-59-2002 con el acta de inicio del convenio, y remitidos con oficio de septiembre 6 de 2003 se remitieron cinco (5) más: 53-2002, TT-31-2002, TT-49-2002, TT-39-2003, TT-05-2004, para un total de once (11) contratos.
- b) La Universidad inició la gestión de seguimiento a estos contratos, realizando la visita conjunta de obras en todos los contratos, y a la fecha se está a la espera de la entrega de reparaciones en algunos casos, y en otros se recomendó la aplicación de pólizas.
- c) La Terminal de Transporte informó que el estudio del Contrato TT-15 de 2003 estaría dentro de los doce (12) contratos objeto del convenio interadministrativo en reunión del 23 de septiembre de 2004 y los documentos del caso fueron enviados a la Universidad mediante oficios de septiembre 29 y octubre 4 de 2004.
- d) Teniendo en cuenta que transcurrió un periodo considerable dentro del plazo de ejecución del convenio y en especial por cuanto el contrato TT-15 de 2003 tiene por objeto la elaboración de un diseño de vías, situación no presupuestada por la Universidad en la gestión inicial de conformación del equipo de trabajo, se hizo indispensable la vinculación a éste de un ingeniero experto en materia de diseño de vías. Desde el 7 de octubre se vinculó al equipo de trabajo el Ing. Ferney Betancourt Cardozo, profesor de

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

geotecnia, quien inició el estudio del diseño objeto del contrato TT-15 de 2003.

- e) No es posible para la Universidad ejecutar la gestión del contrato dentro del plazo estipulado inicialmente en el convenio, puesto que el mencionado estudio requiere la práctica de pruebas, visita de inspección a las obras proyectadas por el diseño y ya ejecutadas y un prudencial periodo para el análisis de la información por tales medios recopilada y la elaboración del informe final. Esta gestión tomará 53 días calendario, por lo que se solicitó una prórroga al Convenio TT-03 de 2004 de un (1) mes, es decir un nuevo plazo hasta diciembre 23 de 2004.
- f) Teniendo en cuenta en el desarrollo de la gestión respecto a los contratos de obra debido a que los contratistas no han cumplido con lo acordado en las visitas conjuntas, se hace necesario el trámite de aplicación de pólizas o recibo de reparaciones, en los eventos en que los contratistas no cumplan con la entrega dentro del término acordado, se tendrá que desarrollar por fuera del término pactado en el contrato y para continuar este acompañamiento se requiere pactar una adición.
- g) Con respecto al valor de la adición, este sólo modificará la cuantía de los costos administrativos y de servicios profesionales relacionados con la aplicación de las pólizas y/o recibo de reparaciones y el costo de la práctica de pruebas de laboratorio para el estudio del contrato TT-15 de 2003. Los costos administrativos y de servicios técnicos de la adición ascienden a \$30.0 millones. Por lo anterior se solicita se adicione el contrato en la anterior cuantía y se prorrogue por dos meses más, es decir, hasta el 23 de enero de 2004.

12. Con oficios CEA-TT-82-04, CEA-TT-83-04 y CEA-TT-84-04 de noviembre 17 de 2004 dirigidos a las firmas Unión Temporal Compañía Latinoamericana de Seguridad y Protección Ltda., Unión Eléctrica S.A. y General Security Ltda, General Security Ltda. y Unión Temporal Control y Telemática - Disico S.A., respectivamente, la Universidad Nacional les informa que teniendo en cuenta que los compromisos adquiridos no se han cumplido y que el plazo para ello ya venció, se ha determinado dar inicio al trámite de aplicación de las diferentes pólizas. La Nacional envió copias de estos oficios a la Terminal de Transporte.

13. El 19 de noviembre de 2004 se suscribe el acta de adición y prórroga del convenio 03/2004, donde se acuerda prorrogar el convenio hasta el 23 de enero de 2005 y adicionar en valor de \$30.000.000.

14. El 23 de noviembre de 2004 se suscribe un Otrosí No.1 modificadorio al convenio interadministrativo No. 03 de 2004 con la adición y plazo acordada en el acta de adición y prórroga del 19 de noviembre de 2004.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

15. A través de oficio CEA-TT-105-04 de diciembre 16 de 2004, la Universidad Nacional le remite a la Terminal de Transporte el informe de seguimiento de las pólizas de calidad de once (11) contratos. Las principales conclusiones son:

- Los contratos E-018-2001 y E-038-2000 se encuentran en proceso de confirmar el presupuesto que dependerá de los resultados de los ensayos de laboratorio en cada uno de los frentes ejecutados.
- El contrato TT-023-2002 presenta menores espesores en la carpeta asfáltica en los puntos que se encuentran en reparación por parte del contratista lo que genera daños como fisuras, fallas y disminución de la vida útil de la vía.
- En el contrato TT-059-2004 se observa que no es normal que a tan temprana edad de haberse dado al servicio, se presenten daños. Si continúan apareciendo fallas se deberá corregir en forma definitiva haciendo una reparación más profunda.
- El contratista del contrato E-34-2002 no ha iniciado el proceso de reparación pactado. Telefónicamente se comprometió a entregar los arreglos el 3 de diciembre de 2004.

16. En enero 5 de 2005, mediante oficio CEA-TT-116-04 la Universidad Nacional remite a la Terminal de Transporte el informe sobre la Evaluación Técnica del diseño de pavimentos de las vías de acceso y los parqueaderos del Terminal de Transportes realizado por la Universidad Javeriana en mayo de 2000 (contrato E-05 de 2000). En este informe de 31 de diciembre de 2004, se concluye que: *“el diseño de pavimentos realizado por la Universidad Javeriana y entregado a la Terminal de Transportes S.A. en mayo de 2000, cumple con los requerimientos técnicos y la argumentación necesaria para llevar a cabo la etapa constructiva de las obras de pavimentación de las vías de acceso y los parqueaderos del Terminal, en condiciones de estabilidad y durabilidad. Igualmente se indica que el diseño pudo haber sido mejor de lo que aquí se afirma. Se dejaron algunos aspectos fuera de la cobertura del estudio o que no tuvieron un tratamiento en mayor profundidad, como ocurrieron en casos tales como la evaluación de la influencia de ciertas especies de árboles foráneos que están ubicados en las zonas laterales y cercanas a las obras viales de estudio; la disposición inadecuada de las juntas en algunas de las losas de los parqueaderos P4, P5 y P6 al permitir una geometría triangular; la evaluación de la influencia en las condiciones de drenaje de las aguas grises y negras producto del aseo de los vehículos de transporte en los parqueaderos.”*

17. El 3 de febrero de 2005 se hace acta de entrega del informe final de seguimiento de contratos con póliza de estabilidad vigente, presentando entre otros los siguientes aspectos importantes:

a) Contrato E-38 de 2000: La obra ejecutada se construyó con requerimientos menores a los propuestos en la parte de base estabilizada, el contratista plantea que hay un acta aclaratoria por la cual se justifica la menor especificación, otro argumento es la vegetación exótica la cual daña las vías. El siguiente es el detalle del presupuesto para obras de reparación por vías:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

- Vía V-2: \$11.29 millones
- Vía V-4: \$ 3.71 millones
- Vía V-7: \$ 1.51 millones
- Parqueadero P-2: \$ 0.89 millones
- Parqueadero P-5: \$26.41 millones

En relación con el contrato E-18 de 2001 con el mismo contratista, el presupuesto para obras de reparación por localización, es:

- Vía V-1: \$42.59 millones
- Vía V-3: 24.96 millones
- Vía V-6: 0.93 millones

El contratista se ha fijado la fecha de 4 de febrero para realizar una reunión en la cual se analizarán los resultados de los estudios presentados por el contratista.

b) Contrato E-23 de 2002: El presupuesto del costo de la reparación de fallas es de \$12.79 millones. El contratista se encuentra interviniendo las obras afectadas.

c) Contrato TT-59 de 2003. Las reparaciones fueron entregadas por el contratista el 12 de noviembre de 2004, cuyo presupuesto de obra fue de \$4.107.70 millones. Se recomienda continuar con el seguimiento a la obra.

d) Contrato TT-08 de 2002: Se encontraron daños por valor de \$0.16 millones, que dieron mérito de requerir al contratista, el cual se comprometió a realizar las reparaciones. Se recomienda continuar con el seguimiento a la obra.

e) Contrato TT-34 de 2002, remodelación áreas central de comunicaciones: El contratista se comprometió a realizar los arreglos a mas tardar el 10 de noviembre de 2004, cuyo presupuesto de obras de reparación asciende a \$0.43 millones.

f) Contrato TT-15-2003: El estudio y diseño cumple con los requerimientos técnicos y presentan la argumentación necesaria para desarrollar la etapa constructiva.

g) Contrato 05 de 2004 sobre compraventa, instalación y puesta en funcionamiento del sistema de circuito cerrado de televisión- FASE II- para el Terminal de Transporte: Once (11) cámaras ubicadas a la entrada del módulo rojo y en el obelisco zona sur, no se encuentran funcionando o no tienen señal en la central de CCTV, razón por la cual a la fecha el sistema de CCTV no se encuentra operando en un 100% según el objeto del contrato. Se observa

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

también que algunas cámaras presentan distorsión de imagen o problemas de foco, pérdida esporádica de señal, congelamiento de la señal, vibración de la imagen en el momento en que se rotan las cámaras, domos sucios, entre otras fallas.

Igualmente, existen problemas de montaje relativos a la exposición a fallas que afectan la integridad de los equipos y del sistema, causando pérdida de control o supervisión del CCTV. Se deben revisar los documentos donde se certifiquen las pruebas realizadas al sistema y a cada uno de sus componentes.

h) Contrato 49 de 2002 sobre suministro, instalación y puesta en funcionamiento del circuito cerrado de televisión para el Terminal de Transporte: El objeto del contrato no se está cumpliendo en un 100% toda vez que varias cámaras instaladas no se encuentran operando correctamente. El montaje de los equipos no fue el adecuado debido a que éstos se exponen a fallas que pueden afectar la integridad de los mismos, causando la pérdida de control o supervisión del CCTV. No se cuenta con protecciones termomagnéticas para cada uno de los equipos instalados, lo que implica varios riesgos: a) ante la falla de un equipo, saldrían de funcionamiento todos los equipos instalados en el gabinete, b) la protección que debe existir en dicho tablero debe ser de una corriente de 10 o 15 amperios, valor de corriente muy alto para proteger los equipos instalados que manejan corrientes bajas. El arranque del sistema de ventilación presenta una interferencia sobre los monitores. Se presentan otras observaciones de igual importancia.

i) Contrato 39 de 2003 sobre adquisición, instalación y puesta en servicio de equipos para el sistema de información visual de ocho pantallas de información para el Terminal de Transporte: Se presenta daño de equipos debido a que algunas de las pantallas han fallado y han tenido que ser retiradas para su mantenimiento. Por parte del contratista, se debe definir la afectación que puedan tener las láminas protectoras instaladas sobre los monitores de plasma. Se deben revisar los documentos donde se certifiquen las pruebas realizadas al sistema y a cada uno de sus componentes. Se deben entregar los certificados de capacitación realizadas al personal de la Terminal y los certificados de garantía de los equipos, según lo establecido en el contrato, así como las licencias de software suministradas a nombre de la Terminal.

j) Contrato 31 de 2002 sobre suministro, instalación y configuración de una solución de comunicaciones con sus componentes activo y pasivo, interconectando puntos de red a lo largo del Terminal de Transportes zona operativa y administrativa. Incluye el suministro de equipos activos (switches), cableado UTP, patc panels, jacks, cable eléctrico con sus normas reguladas y normales, canaleta y gabinetes: Se presentan inconvenientes en los equipos de conexión y en los circuitos de corriente regulada y normal, debido a que no

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

se tienen diagramas, memorias de cálculo, selección de protección térmicas, magnéticas y de transientes, es decir, no se tiene información para confrontar lo instalado que se encuentra en operación. De otra parte, las condiciones de instalación de los equipos se vuelven críticas teniendo en cuenta que a través de este sistema se alimentan los equipos y se transmite la mayoría de los datos de los demás sistemas como el CCTV y las pantallas de información, así mismo, parte de la responsabilidad de este sistema de cableado estructurado es detectar y operar de manera inmediata ante las fallas que se puedan presentar al nivel de suministro de energía.

Se presentan otras fallas considerables relativas a gabinetes, sistemas de ventilación, alimentación de energía para los equipos. Los equipos no cuentan con una nomenclatura que permita su identificación en terreno y en planos, no se tiene ordenamiento de cableado a nivel general, el cableado de los gabinetes se encuentra sin fijación ni amarres, no se tienen instaladas protecciones contra transientes, entre otras observaciones.

Se deben entregar los certificados de capacitación realizadas al personal de la Terminal y los certificados de garantía de los equipos, según lo establecido en el contrato, así como las licencias de software suministradas a nombre de la Terminal.

18. Mediante oficio CEA-TT-135-05 de febrero 24 de 2005, la Universidad Nacional presenta a la Terminal de Transporte el quinto informe de seguimiento de contratos con póliza de estabilidad vigente.

19. El Acta de Terminación se suscribe el 23 de enero de 2005 entre la Terminal de Transporte S.A y la Universidad Nacional.

20. La Universidad Nacional mediante oficio CEA-TT-136-05 de febrero 24 de 2005 presenta a la Terminal de Transporte el informe final.

21. Mediante oficio CEA-TT-139-05 de marzo 18 de 2005, la Universidad Nacional presenta a la Terminal de Transporte un informe adicional que contiene los últimos acontecimientos con cada uno de los contratistas. Este informe presenta los siguientes aspectos relevantes:

El documento expone en detalle un resumen del seguimiento de los siguientes contratos:

- 1) E-38-2000: Rehabilitación de vías y parqueaderos V-2, V-4, V-7, P-5 y P-2
- 2) E-18-2001: Rehabilitación de vías V-1, V-3 y parte de V-6.
- 3) E-23-2002: Rehabilitación de vías y parqueaderos V-5 y parte P-4.
- 4) TT-31-2002: Cable UTP y cable eléctrico.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

- 5) TT-34-2002: Remodelación de áreas central de comunicaciones.
- 6) TT-08-2002: Mantenimiento y remodelación de oficinas.
- 7) TT-49-2002: Suministro, instalación y puesta en funcionamiento del circuito cerrado de televisión fase I.
- 8) TT-53-2002: Interconexión de cámaras y domos del circuito cerrado de televisión con cable coaxial a los subcentros de cableado.
- 9) TT-59-2003: Rehabilitación de vías V-6 y V-8.
- 10) TT-39-2003: Sistema de información visual pantallas y monitores.
- 11) TT-05-2004: Suministro, instalación y puesta en funcionamiento.
- 12) TT-15-2003: Estudios de consultoría para el mejoramiento de los parqueaderos operacionales y vías de acceso en la Terminal de Transporte.

4.3.14.2. Existe Hallazgo Administrativo relacionado con el hecho que la Universidad Nacional realizó el seguimiento a pólizas de calidad al Contrato E-05-2000 y no al Contrato TT-15 de 2003. Este hallazgo obedece a que el Contrato E-05-2000 no tiene póliza de calidad. El objeto de dicho convenio interadministrativo establecía lo siguiente: *“El contratista se obliga para con el Contratante a realizar las actividades de seguimiento técnico, administrativo y legal sobre la garantía de estabilidad y/o calidad de doce contratos suscritos por la Terminal de Transporte S.A. con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el numeral 4 del artículo 4 de la ley 80 de 1993 conforme su propuesta radicada en la gerencia de la Contratante y que hace parte integral del presente convenio.”*

4.4. EVALUACIÓN RECURSOS NATURALES

Efectuada la evaluación a la gestión ambiental, la cual se basó principalmente en la guía para la auditoría de Gestión Ambiental institucional nivel interno y en la normatividad vigente y aplicable, principalmente el Decreto 061 de 2003, que de manera específica en el artículo 12 invita al establecimiento del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA -, los Decretos 400 de 2004 y 048 2001 los cuales versan del sobre la implementación del Plan de Manejo Ambiental (PMA) en las entidades y el aprovechamiento eficiente de los recursos naturales, además de la documentación aportada, se logró establecer deficiencias en su implementación y seguimiento, particularmente por que el Terminal de Transporte S.A.:

4.4.1. No está cumpliendo apropiadamente con la Normatividad expedida por la ley referente al tema Medio Ambiental, Decreto 061 de 2003.

4.4.2. No posee un Plan de Manejo Ambiental- PMA – definido, como tampoco el Plan Institucional de Gestión Ambiental - PIGA-

4.4.3. No identifica los Impactos Ambientales que se están generando.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.4.4. No existe un profesional que lleve a cabo la estructuración ni la implementación del PMA y las debidas Evaluaciones Ambientales. No obstante, la entidad argumenta “que está en proceso de contratación un ingeniero (a) Ambiental”.

Por lo anterior, teniendo en cuenta que mediante comunicación 2005EE6926 del 05-10-2005, el ente auditado presenta cronograma de actividades, el mismo debe ampliarse, desglosarse e incluirlo dentro del plan de mejoramiento a suscribir, de tal manera que se dé adecuado cumplimiento a lo establecido en la normatividad.

4.5. ESTADOS CONTABLES

He examinado el balance general de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. al 31 de diciembre de 2004 y los correspondientes estados de resultados, de cambios en el patrimonio de los accionistas, de cambios en la situación financiera y de flujos de efectivo, por el año terminado en esa fecha. Los estados financieros que se acompañan son responsabilidad de la administración de la compañía ya que reflejan su gestión. Mi responsabilidad sobre dichos estados financieros consistió en auditarlos y expresar una opinión sobre los mismos.

La información Contable de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. ha sido registrada de acuerdo con los principios, normas y codificación establecidos en el Plan General de Contabilidad Pública, y presentadas conforme a las directrices vigentes impartidas por la Contaduría General de la Nación y la Dirección Distrital de la Contaduría Pública la contabilidad de la entidad se encuentra sistematizada, bajo la aplicación SIGETT.; diligencia comprobantes de contabilidad y genera Libros Oficiales de Contabilidad y Auxiliares Mensuales.

En cuanto a las notas a los Estados Contables que presenta la administración de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., se verificó su consistencia y veracidad, se estudio el impacto de dichas afirmaciones sobre las cifras; se analizó el cumplimiento de lo dispuesto en los Instructivos expedidos por la Contaduría General de la Nación y del Contador de Bogotá, ambos referentes a la elaboración de Notas a los Estados Contables, relativas a la consistencia y razonabilidad de las cifras.

Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 716 de 2001, el Decreto Reglamentario 1282 de 2002, el Decreto 1914 de 2003, Ley 901 de 2004 y demás normas reglamentarias expedidas por la Contaduría General de la Nación, la Terminal de Transporte S.A. continuó con el proceso de saneamiento

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

contable para lo cual adelantó durante la vigencia del 2004 los siguientes avances:

- Bienes Inmuebles:

Se adelantó el estudio de títulos y legalización por medio de escritura pública ó ubicación de la misma, de los siguientes bienes inmuebles registrados en cuentas de orden que se habían vendido y quedado pendiente el trámite de legalización:

- Local 4-147 (hoy 4-116) Gustavo A Quintana por un valor de \$2.828.
- Local 2-229 (hoy 2-224) Rápido Tolima por un valor de \$637.
- Local 5-145 Rápido Tolima por un valor de \$2.550.
- Local 3-206 Omega por un valor de \$910.
- Local 4-128 (hoy 4-130) José del Carmen Lievano por un valor de \$4.640.
- Local 4-126 (hoy 4-104) Julieta M de Salazar por un valor de \$2.320.
- Local 5-139 Transportes Purificación por un valor de \$900.

4.5.1. Activo (Efectivo)

Este valor esta representado en los fondos que se encuentran disponibles en Cuentas Corrientes, de Ahorro y dineros colocados a través de títulos valores, con carácter temporal y Caja Menor, destinados al desarrollo del objeto social de la sociedad; esta cuenta presenta a 31 de diciembre de 2004 un saldo de \$14.321.54 millones mostrando un incremento de \$987.03 millones, originado básicamente por el valor recibido por Tasas de Uso, guarda equipajes y canon de arrendamientos; las cifras que la componen se encuentran discriminadas así:

**CUADRO 1 4
EFECTIVO**

Millones de Pesos

CODIGO CONTABLE	NOMBRE DE LA CUENTA	CONTABILIDAD A DIC. 2.004	CONTABILIDAD A DIC.2.003	VARIANCIÓN ABSOLUTA	VARIANCIÓN RELATIVA %
110000	EFECTIVO	14.321.54	13.334.50	987.03	6,89%
110500	CAJA	26.48	33.79	7.31	-27,62%
110501	Caja principal	26.48	33.79	7.31	-27,62%
111000	BANCOS Y CORPORACIONES	14.295.05	13.300.71	994.34	6,96%
111005	Cuenta corriente bancaria	10.37	27.31	16.93	-163,17%
111006	Cuenta de ahorro	264.67	473.39	208.71	-78,86%
111008	Certificados de DTF	14.020.00	12.800.00	1.220.00	8,70%

Fuente Catálogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

La Subcuenta Bancos y Corporaciones a 31 Dic de 2004, muestra un saldo de \$14.295.05 millones, que representa los fondos disponibles en cuentas corrientes, de ahorro y Certificado de Depósito de Ahorro a Término.

El total de efectivo presenta un crecimiento del 6.89% con relación a diciembre de 2004, reflejado en el crecimiento de las inversiones en CDT, del 8.70%.

Para las inversiones en CDT la Terminal de Transporte S.A., reconoce por el sistema de causación los ingresos provenientes de los rendimientos financieros mensualmente, calculados con la tasa nominal ofrecida por las entidades bancarias para cada una de las inversiones.

En desarrollo del proceso auditor se efectuó reconciliación bancaria estableciendo que las diferencias presentadas entre contabilidad y el saldo del extracto bancario corresponde a cheques pendientes de cobro.

El día 2 de septiembre del presente año se efectuó arqueo a la caja menor de la oficina de Tesorería, estableciendo que cumplen los requisitos establecidos en el artículo 617 del Estatuto Tributario y normas complementarias, además de las normas fiscales vigentes relacionados con su manejo.

4.5.1.1. Según extracto bancario correspondiente a la cuenta corriente No. 21500097392 del Banco Colmena el día 17 de diciembre de 2004 se pagó por ventanilla el cheque No. 00299494 por valor de \$111.410. Efectuado la reconciliación esta Contraloría verificó que la Terminal S.A., realizó conciliación a 31 de diciembre de 2004 en la conciliación bancaria es registrado este cheque como pendiente por pagar. Valorando la respuesta dada por la administración se observa, que dicha corrección se realizó en la vigencia del 2005.

4.5.2. Inversiones

CUADRO 15 INVERSIONES

Millones de pesos

CÓDIGO CONTABLE	NOMBRE DE LA CUENTA	CONTABILIDAD A DIC. 2.004	CONTABILIDAD A DIC.2.003	VARIANCIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
120000	INVERSIONES	187.181.00	195.045.00	7.86	-4,20%
120300	INVERSIONES CON FINES DE POLÍTICA - RENTA FIJA	186.117.00	194.929.00	8.81	-4,73%
120751	En entidades privadas	1.064.00	1.064.00	0	0,00%

Fuente Catálogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Esta cuenta refleja a diciembre 31 de 2004, recursos colocados en títulos valores o documentos financieros, nacionales, cuyo rendimiento se encuentra predeterminado en sus condiciones contractuales, con el propósito de administrar su liquidez, como consecuencia de de la suscripción convenida forzosa de bonos y títulos emitidos por otros entes públicos, bien sea por iniciativa propia o por mandato.

El Comité de Inversiones continuó el procedimiento establecido para la inversión de los excedentes de tesorería, realizando 45 operaciones de inversión. Actualmente las inversiones ascienden a \$13.000 millones encontrándose los títulos custodiados en Deceval, la negociación de los rendimientos siempre han estado por encima del DTF.

4.5.3. Deudores

A diciembre 31 de 2004 refleja un saldo de \$1.455.80 millones, representando los derechos de la entidad sobre terceros, discriminados así:

**CUADRO 16
DEUDORES**

Millones de Pesos

CÓDIGO CONTABLE	NOMBRE DE LA CUENTA	CONTABILIDAD A DIC. 2.004	CONTABILIDAD A DIC.2.003	VARIANCON ABSOLUTA	VARIACION RELATIVA %
140000	DEUDORES	1.455.80	1.732.244	276.438	-18,99%
140700	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	18.59	32.488	13.889	-74,68%
142000	AVANCES Y ANTICIPOS ENTREGADOS	34.66	773.393	738.733	-2131,37%
142200	ANTICIPOS O SALDOS A FAVOR POR IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES	928.61	478.684	449.931	48,45%
142500	DEPÓSITOS ENTREGADOS	15.21	12.848	2.365	15,55%
147000	OTROS DEUDORES	458.71	248.101	210.618	45,91%
147500	DEUDAS DE DIFÍCIL COBRO	483.53	377.005	106.526	22,03%
148000	PROVISIÓN PARA DEUDORES (CR)	483.53	190.275	293.256	60,65%

Fuente Catálogo modelo CGN-96-001 año 2004 y 2003.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

En relación con la cuenta Avances y Anticipos Entregados, se presenta un decremento representativo de 2.131,37%, con respecto al año anterior que en cifras equivale a una disminución de \$738.733. (Representado en anticipos a contratistas).

Realizado el seguimiento a la observación a las provisiones de la vigencia 2003, esta fue atendida por la entidad, realizando para el 2004 una provisión para deudores incrementándola en \$293.25 millones, es decir con una variación absoluta del 60.65%.

4.5.3.1 Según Notas a los Estados Financieros en la cuenta Deudores en la Subcuenta Prestación de Servicios registran en Servicio de Tránsito y Transporte T.U. a favor de Flota la Macarena \$18.59 millones y según el TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. en el año 2004 no realizó venta por tiquetera. Valorando la respuesta dada por la administración se observa, que dicha corrección se realizó en la vigencia del 2005.

4.5.4. Propiedad Planta y Equipo.

Bajo esta denominación se agrupan las cuentas que registran los bienes de propiedad de la sociedad, representan los activos tangibles adquiridos, construidos o en proceso de construcción, con la intención de emplearlos en forma permanente en la prestación de servicios, para arrendarlos, o para el uso de la administración y cuya vida útil excede de un año.

La Terminal de Transporte S.A. dio aplicación a la Circular Externa No. 056 de febrero 5 de 2004 mediante la cual se dictan los procedimientos “para reclasificar los saldos registrados en las cuentas de ajustes por inflación de los activos, pasivos y cuentas de orden, deberá reclasificarse a las subcuentas correspondientes que revelan el costo histórico y que fueron objeto de reexpresión”.

Para efectos de la depreciación de la propiedad planta y equipo, la Terminal de Transporte S.A. utiliza el sistema de línea recta, aplicando la vida útil establecida a nivel comercial teniendo en cuenta que los activos depreciables de su propiedad están en uso las 24 horas del día durante todo el año en desarrollo de su objeto social, es de anotar que más del 50% de los bienes inmuebles de la sociedad cumplió su vida útil el pasado mes de octubre del 2004, disminuyendo en \$27.922 el rubro de depreciaciones por este concepto.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

**CUADRO 17
PASIVO**

Millones de Pesos

CODIGO CONTABLE	NOMBRE DE LA CUENTA	CONTABILIDAD A DIC. 2.004	CONTABILIDAD A DIC.2.003	VARIANCON ABSOLUTA
200000	PASIVO	2.971.40	3.657.36	685.95
240000	CUENTAS POR PAGAR	487.89	564.77	76.88
240100	ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS NACIONALES	42.46	46.27	3.81
242500	ACREEDORES	313.38	391.72	78.33
270000	PASIVOS ESTIMADOS	2.016.95	2.665.33	648.37

Fuente Catalogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003

Para el análisis del pasivo se hicieron pruebas de auditoría selectivas a las órdenes de pago, declaraciones de renta, así como también cruces entre los registros contables y los pagos realizados entre cuentas por pagar.

La Terminal de Transporte S.A. continúa con la ejecución de su plan de modernización y actualización, lo que hace que se presente un incremento en los diferentes rubros de la propiedad, planta y equipo, adicionalmente se debe tener en cuenta la reclasificación de los ajustes por inflación al costo histórico de los bienes.

4.5.5. Edificaciones

Registra el valor de los edificios, bodegas, locales, oficinas y otras edificaciones empleados en la explotación del objeto social, excluyendo el valor de los terrenos sobre los cuales se encuentran.

	DIC - 2004	DIC - 2003
EDIFICACIONES	2.655.826	997.438
Oficinas 502 y 402	330.242	330.242
Terminal para buses y taxis intermunicipales	609.966	609.966
Valorización “Formar Ciudad” IDU	57.230	57.230
Ajustes por Inflación	1.658.388	0

Vías de comunicación y acceso internas.

Registra el valor de las vías internas de la Zona Operativa, construidas en terrenos de propiedad del Terminal de Transporte S.A.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Adicionalmente, en este rubro se incluye la activación del valor correspondiente al mantenimiento de vías realizado en las vigencias del 2000 al 2004.

Ajustes por Inflación Propiedad Planta y Equipo

Registra los ajustes por inflación de la propiedad planta y equipo de la sociedad.

Según Resolución No. 364 de Noviembre 29 de 2001, se elimina la aplicación de los ajustes por inflación manteniéndose el valor registrado por este concepto hasta el año 2000.

Para la vigencia del 2004, se reclasificó este valor al costo histórico conforme lo establecido en la Circular Externa No. 056 de febrero 5 de 2004.

CUADRO 18
IMPUESTOS DE RENTA
Comportamiento del impuesto desde el 2003 al 2004

Millones de Pesos

	Declar. 2004	Declar. 2003	Var. Relativa	Var. Absoluta
Total Ingresos	14.320.06	12.878.14	1.441.92	11
Total Costos y Deducciones	11.391.64	8.826.66	2.564.98	29
Rentas Exentas	0	14.78	14.78	-100
Compensación de Perdidas	0		0	0
Renta Líquida Gravable	2.928.41	4.036.70	1.108.28	-27
Renta Presuntiva	1.590.13		1.590.14	0
Impuesto Neto de Renta	1.024.94	1.412.84	387.90	-27
Total Saldo a Pagar	826.84	1.863.37	1.036.52	-56

FUENTE: Declaraciones 2004 y 2003

Del análisis del cuadro anterior, se observa un crecimiento importante en cuanto a Ingresos y renta líquida o en otras palabras, un resultado del ejercicio contable 2003-2004 con crecimiento del 11%, lo cual es importante ya que refleja una gestión administrativa con resultados que le favorecen al TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

Se observamos el comportamiento de los mismos rubros contables (Ingreso y utilidad del Ejercicio) por el período 2004-2003, igualmente se observa un crecimiento en resultados administrativos.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

CUADRO 19
PATRIMONIO

Millones de Pesos

Código Contable	NOMBRE DE LA CUENTA	Contabilidad a 31 Dic. 2003	Contabilidad a 31 Dic. 2002	Variación absoluta	Variación relativa
300000	PATRIMONIO	55.519.44	52.715.52	2.803.90	5,05%
320400	CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO	0.94	0.94	0	0,00%
321000	PRIMA EN COLOCACIÓN DE ACCIONES, CUOTAS O PARTES DE INTERÉS SOCIAL	3.865.58	3.865.58	0	0,00%
321500	RESERVAS	10.892.26	7.959.95	2.932.31	26,92%

Código Contable	Nombre de la Cuenta	Contabilidad Dic. 2004	Contabilidad Dic. 2003	Variación Absoluta	Variación Relativa
324000	SUPERÁVIT POR VALORIZACIÓN	29.321.64	29.198.59	123.05	0,42%
324500	REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO	7.815.90	7.815.90	0	0,00%
300000	PATRIMONIO	55.519.44	52.715.52	2.803.91	5,05%

Fuente Catálogo de cuentas CGN 96-001 AÑO 2004-2003.

A diciembre 31 del año 2004, el Terminal de Transporte S.A. cuenta con un Patrimonio Institucional de \$55.519.44 millones

4.5.6. Revalorización del Patrimonio

Comprende el valor del incremento patrimonial originado al aplicar los Ajustes Integrales por Inflación efectuados, conforme a las normas legales vigentes hasta el 31 de diciembre de 2000 suspendidos conforme a lo ordenado en las resoluciones 364 de noviembre de 2001, con un saldo de \$7.815,90 millones y de acuerdo con lo establecido en la Circular Externa No. 56 de febrero de 2004, este valor se mantendrá hasta cuando la Asamblea General de Accionistas resuelva su capitalización.

4.5.7. Ingresos

CUADRO 20
INGRESOS

Millones de Pesos

Código Contable	NOMBRE DE LA CUENTA	Contabilidad a 31 Dic. 2004	Contabilidad a 31 Dic. 2003	Variación absoluta	Variación relativa
400000	INGRESOS	14.326.86	12.877.17	1.449.687	10,12%
480000	OTROS INGRESOS	1.450.28	1.244.50	205.77	14,19%
480500	FINANCIEROS	1.098.30	903.11	195.19	17,77%

Fuente Catálogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003.

Esta cuenta presenta a 31 de diciembre de 2004, un aumento de \$1.449,68 millones que corresponde a una variación relativa de 10.12%.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

- Los ingresos totales acumulados a diciembre de 2004, ascienden a la suma de \$14.327 millones, con un incremento del 11.3% con respecto al mismo periodo de 2003.
- Los ingresos operacionales aumentaron el 9.9% comparado con diciembre del año inmediatamente anterior, dado principalmente por la venta de tasas de uso que presentó un incremento del 12.3%.
- Los ingresos por arrendamiento se aumentaron el 0.1% con relación a los obtenidos en el 2003. Lo anterior por cuanto se dejaron de percibir ingresos por concepto de arrendamiento de las áreas publicitarias por la suma de \$182.0 millones, es de anotar que durante esta vigencia se adelantó la convocatoria pública para la adjudicación, contrato que fue adjudicado a Diseño y Comunicaciones Ltda. en noviembre de 2004, iniciando su ejecución en enero de 2005.
- El ingreso por parqueaderos tuvo un decremento del 77.4% con relación a La vigencia 2003, debido a que se dejó de explotar económicamente el lote 12', debido en principio a que ninguna aseguradora expidió las pólizas de seguro que ampararan los riesgos de hurto y amit. Posteriormente, se determinó que este lote es de cesión y actualmente se adelantan los trámites con las entidades correspondientes para legalizar su entrega.
- El portafolio de inversiones refleja un incremento en los ingresos financieros del 21.5%. Es de resaltar que en el manejo del portafolio siempre se ha logrado invertir con una tasa superior al DTF y como política se tiene que las inversiones se realizan en entidades que están calificadas en el Ranquin emitido por la Tesorería Distrital.

**CUADRO 21
GASTOS**

Millones de Pesos

Código Contable	NOMBRE DE LA CUENTA	CONTABILIDAD AD A 31 DIC. 2004	CONTABILIDAD AD A 31 DIC. 2003	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
500000	GASTOS	7.176,62	7.543,35	366,73	-5,11%
510000	ADMINISTRACIÓN	2.913,63	2.797,37	116,25	3,99%
530000	PROVISIONES, AGOTAMIENTO, DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	1.857,47	2.193,43	335,96	-18,09%
580000	OTROS GASTOS	275,35	379,76	104,41	-37,92%

Fuente Catalogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

4.5.8. Gastos.

El Saldo de esta cuenta a 31 de diciembre de 2004 es de \$7.176,62 millones, este valor con referencia al año anterior presenta una disminución de -5,11% que equivale \$366.73 millones.

El saldo de los costos de venta y operación a 31 de diciembre de 2004 es de \$7.150,24 millones. Los costos y gastos en el 2004 fueron de \$10.482,0 millones, sin incluir la provisión para impuesto de renta, superior en el 29.3% a los causados para la vigencia 2003. Esta variación obedece principalmente al incremento en los costos de operación por la puesta en funcionamiento del sistema de sonido y las pantallas de información que representó la suma de \$359,0 millones, de igual forma, al nuevo impuesto al patrimonio en \$88,0 millones y al incremento en vigilancia, mantenimiento, materiales y suministros, entre otros .

Los costos y gastos de personal aumentaron el 15.9% respecto del 2003, este incremento se explica porque hoy se cuenta con una nómina de 126 personas que no estuvieron vinculadas durante toda la vigencia de 2003. Adicionalmente, a partir del 01 de enero de 2004 les fue incrementado el salario en 6.49 y 7.49%, al personal al grupo directivo el 6.22% y el incremento retroactivo del 9.28% al Gerente General autorizado por la Junta Directiva.

4.5.9. Cuentas de Orden Deudora y Acreedoras de Control

Registran las cuentas representativas de hechos o circunstancias de las cuales pueden generarse derechos que afectan la estructura financiera de la sociedad, incluye las cuentas de registro utilizadas para el control interno de activos y de futuras situaciones financieras, así como las necesarias para conciliar las diferencias entre los registros contables de los activos e informes tributarios.

Esta cuenta no presentó variaciones significativas con respecto al año anterior, su composición:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

CUADRO 22
CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS

Millones de Pesos

Cód. Cont.	NOMBRE DE LA CUENTA	Contabilidad a 31 Dic. 2004	Contabilidad a 31 Dic. 2003	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
800000	CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS	0	0	0	
810000	DERECHOS CONTINGENTES	1.297,42	898,75	398,66	30,73%
820000	DEUDORAS FISCALES	3.173,48	3.422,05	248,56	-7,83%
830000	DEUDORAS DE CONTROL	5.076,18	5.368,13	291,95	-5,75%
890000	DEUDORAS POR CONTRA (CR)	9.547,09	9.688,94	141,84	-1,49%

Fuente Catalogo de Cuentas CGN 96-001 año 2004 y 2003.

4.5.9.1. Las cuentas deudoras contingentes ascienden para la vigencia del año 2004 a \$26.489.7 millones y la provisión para las contingencias está calculada en \$827.581 millones, que equivalente al 6.29%. Valorando la respuesta dada por la administración se observa, que dicha corrección se realizó en la vigencia del 2005.

Con respecto a las cuentas de orden acreedoras se realizó visita fiscal en el Departamento de Bienes y Cartera con el fin de determinar los bienes inmuebles legalizados los bienes que se encuentran en proceso de legalización con corte al 31 de diciembre de 2004 y los bienes registrados según contabilidad estableciendo:

CUADRO 23
BIENES LEGALIZADOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2004

Según Departamento de Bienes y Cartera					Según Contabilidad				
Ítem	Tipo de Inmueble	Nomenclatura Actual	Nomenclatura Anterior	Propietario	Escritura Pública No	Fecha	Código Contable	Tipo de Inmueble	Propietario
2	Local	5-139	5-139	Transportes Purificación S.A.	1392	15/ Abril de 2004			
3	Local	4-116	4-147	Gustavo a Quintana	3021	24/ Diciembre de 2003			



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Según Departamento de Bienes y Cartera					Según Contabilidad				
Ítem	Tipo de Inmueble	Nomenclatura Actual	Nomenclatura Anterior	Propietario	Escritura Pública No	Fecha	Código Contable	Tipo de Inmueble	Propietario
					4	Local	5-145	5-145	Rápido Tolima S.A.
5	Local	2-224	2-224	Rápido Tolima	0422	25/ Febrero de 2004			
6	Local	3-206	3-206	Transportes Omega	1212	14/ Mayo de 2004			
7	Bodega	07	07	Terminal de Transporte	Terminal de Transporte				
8	Local	4-104	4-126	Julieta Salazar	28154	25 Noviembre de 1992			
9	Local	4-131	4-122	Reinaldo Rosa y Cia	1473	29 julio 14985			

8) Del cuadro anterior se verificó que el Departamento de Bienes y Cartera para la vigencia 2004 tiene registrado Saneado inmueble el Local 4-126 Julieta M. de Salazar.

CUADRO 24
BIENES PENDIENTES POR LEGALIZAR A 31 DE DICIEMBRE DE 2004

Según Departamento de Bienes y Cartera					Según Contabilidad		
Ítem	Tipo de Inmueble	Nomenclatura Actual	Nomenclatura Anterior	Prometiente Comprador o Tenedor	Observaciones y/o Trámite Efectuado	Código Contable	Descripción
1	Local	3-225	3-225	El Rápido Duitama	Por la inexistencia de la promesa de compraventa se solicita nuevamente a todas las dependencias de la Terminal incluido el Archivo central el Departamento financiero y la Auditoría Interna dicho documento sin, obtenerlo, tampoco se logro por parte del prometiente comprador .	9390010007	3-225 Rápido Duitama El
3	Local	3-226	3-226	El Rápido Duitama	Por la inexistencia de la promesa de compraventa se solicita nuevamente a todas las dependencias de la Terminal		



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Según Departamento de Bienes y Cartera						Según Contabilidad	
Ítem	Tipo de Inmueble	enclatur Actual	Nomenclatura Anterior	Prometiente Comprador o Tenedor	Observaciones y/o Tramite Efectuado	Código Contable	Descripción
					incluido el Archivo central el Departamento financiero y la Auditoría Interna dicho documento sin, obtenerlo, tampoco se logro por parte del prometiente comprador.	9390010007	3-226 El Rápido Duitama
4	Local	3-227	3-227	El Rápido Duitama	Por la inexistencia de la promesa de compraventa se solicita nuevamente a todas las dependencias de la Terminal incluido el Archivo central el Departamento financiero y la Auditoría Interna dicho documento sin, obtenerlo, tampoco se logro por parte del prometiente comprador.	9390010007	3-227 El Rápido Duitama
5	Local	5-154	Local 5-154	El Rápido Duitama	Por la inexistencia de la promesa de compraventa se solicita nuevamente a todas las dependencias de la Terminal incluido el Archivo central el Departamento financiero y la Auditoría Interna dicho documento sin obtenerlo, tampoco se logró por parte del prometiente comprador.	9390010007	Local 5-154 El Rápido Duitama
6	Lote 15	Lote 15	Lote 15	Cesión Tipo A	Se encontró plano urbanístico aprobado el 28 de diciembre de 1983, conforme a Resolución 184 del 1982 y Licencia 23341 descartando el Plan de Regularización y Manejo, por lo cual se presento ante la Subdirección de Cartografía, Planeamiento Urbano y de Infraestructura y Espacio Público la procedencia de un plano definitivo. Se contrato Arquitecto y Topógrafo quienes allegaron los planos requeridos por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.		Lote 15
7	Lote 16	Lote 16	Lote 16	Cesión Tipo A	Se encontró plano urbanístico aprobado el 28 de diciembre de 1983, conforme a Resolución 184 del 1982 y Licencia 23341 descartando el Plan de Regularización y Manejo, por lo cual se presentó ante la Subdirección de Cartografía, Planeamiento Urbano y de Infraestructura y Espacio Público la procedencia de un plano definitivo. Se contrato Arquitecto y Topógrafo quienes allegaron los planos requeridos por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.		Lote 16
8	Lote 20	Lote 20	Lote 20	Cesión Tipo A	Se encontró plano urbanístico aprobado el 28 de diciembre de 1983, conforme a Resolución 184 del 1982 y Licencia 23341 descartando el Plan de Regularización y Manejo, por lo cual se presentó ante la Subdirección de Cartografía, Planeamiento Urbano y de Infraestructura y Espacio Público la procedencia de un plano definitivo. Se contrato Arquitecto y Topógrafo quienes allegaron los planos requeridos por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.		Lote 20

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Del cuadro anterior se verificó que tanto el Departamento Financiero como el Departamento de Bienes y Cartera tienen registrados los mismos inmuebles observación que fue atendida para la vigencia 2004.

4.5.9.2. El equipo de auditoría evidenció que para la vigencia 2004 aun el Sistema de Información administrativo no involucra las áreas de Recursos Humanos, Almacén, Cuentas por Pagar, Cuentas por Cobrar, Tesorería, Inversiones, Manejo de Inventarios y Manejo de Activos Fijos a diciembre 31 de 2004, debilitando de manera significativa la efectividad, eficiencia y productividad en los procesos a desarrollar en la Terminal de Transporte S.A. Con respecto a la anterior observación es pertinente resaltar que este hecho persiste. Teniendo en cuenta que esta observación se efectuó en el informe vigencia 2001, numeral 4.4.3, en el informe 2002, numeral 4.2.3.5 y en el informe 2003, en numeral 4.3.6.2.

En nuestra opinión, excepto por lo expresado en los párrafos precedentes los estados contables del Terminal de Transporte S.A., presentan razonablemente la situación financiera, en sus aspectos más significativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2004, de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptadas, prescritas por la Contaduría General de la Nación.

Analizados, evaluados y validados los resultados de los cuestionarios aplicados a cada una de las coordinaciones y áreas en el Terminal de Transporte S.A. obtuvo calificación de 3.9, que lo coloca en un nivel Bueno, de confiabilidad de su sistema de control interno y que a su vez califica este sistema de información como de Mediano Riesgo.

Informe de la Evaluación al Sistema de Control Interno Contable

Presentación

El presente Capítulo consta de La evaluación realizada al Sistema de Control Interno Contable del Terminal de Transporte S.A., la cual se desarrolló con el propósito de verificar el cumplimiento de los objetivos y metas del área contable concordante con los institucionales.

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 auditoría 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

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Nación y en especial de la Circular Externa 031/2000 de la Contaduría General de la Nación.

Los objetivos de la evaluación del Sistema de Control Interno Contable del Terminal de Transporte 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 tomando muestras representativas en forma aleatoria.

Las pruebas de evaluación se aplicaron al sistema contable SIGETT y correspondientes soporte; a los registros de libros oficiales (Mayor y Balance) y libros auxiliares; a las declaraciones tributarias y finalmente a la información presentada por las áreas involucradas en el proceso contable (Tesorería, Financiera, Recursos Humanos, Bienes y Cartera).

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 Orden, tomando muestras aleatorias, según los registros en las órdenes de pago del periodo fiscal de 2004, dependiendo del monto -e importancia del contrato.

Conclusión

La información contable del Terminal de Transporte S.A. es útil y confiable en la gran mayoría de los elementos del Sistema de Control Interno Contable.

Con el ánimo de cumplir con la metodología para la presentación del informe de Evaluación del Sistema de Control Interno Contable, la evaluación se abordó a partir de la valoración y medición de las cinco (5) elementos fundamentales:

- Ambiente de control interno contable
- Valoración de Riesgos contables y financieros
- Actividades de Control específicas para el Proceso Contable
- Información y Comunicación
- Monitoreo y Evaluación del Control Contable

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Ambiente de control interno contable

Ambiente de Control Interno Contable por el período de enero 1 a diciembre 31 de 2004.

Las funciones asignadas a la oficina de contabilidad son ejecutadas por:

- Un Jefe del Departamento de Financiera.
- Un Contador Público Titulado.
- Un auxiliar Administrativo de Contabilidad, quien se encarga de digitar y archivar.

En el Contador recae toda la Responsabilidad del Proceso Contable, quien además de refrendar los Balances de la Entidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5°, de la Ley 298 de 1996, clasifica y codifica los documentos soportes, válida la información en el sistema contable, elabora los libros auxiliares y los libros oficiales, informes a las diferentes entidades de control, las declaraciones tributarias, entre otras.

Igualmente se verificó que los Departamentos Financiero y de Bienes, conjuntamente lograron adelantar, en un gran porcentaje, la respectiva toma física de los bienes inmuebles de la entidad llegando a conciliar y a ajustar a los respectivos documentos soporte (Escrituras, certificados de Tradición y Libertad, Promesa de Compraventa y otros), dando así cumplimiento a lo establecido en el Plan General de la Contabilidad Pública, en su Modelo Instrumental, numeral 1.1.3.4 del Manual de Procedimientos sobre la conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones reales. Adicionalmente, la entidad contrató la actualización de los avalúos técnicos y el estudio topográfico de todos los bienes inmuebles que poseen, cumpliendo con lo ordenado en la circular externa 045 de la Contaduría General de la Nación.

Valoración de Riesgos contables y financieros

El programa de Contabilidad SIGETT no sistematiza todo el proceso contable ni involucra las áreas de Recursos Humanos, Almacén, Cuentas por Pagar, Cuentas por Cobrar, Tesorería, Inversiones, Manejo de Inventarios y Manejo de Activos Fijos a diciembre 31 de 2004, debilitando de manera significativa la efectividad, eficiencia y productividad en los procesos a desarrollar en la Terminal de Transporte S.A. Con respecto a la anterior observación es pertinente resaltar que por tercera vez este hecho persiste.

La entidad registró de forma oportuna la prevención y neutralización de los riesgos de índole contable y financiera, garantizando la efectividad de los

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

procesos y controles inherentes a ellos, aunque el adelantando la legalización de los bienes inmuebles registrados en las cuentas de orden hasta el año 2004.

Según acta de visita fiscal realizada el primero de septiembre del año 2005 falta legalizar nueve inmuebles.

Actividades de Control específicas para el Proceso Contable.

Existe una eficiente coherencia e interrelación entre las diferentes direcciones relacionadas. El esquema organizacional muestra que el área contable depende de la Gerencia Administrativa y Financiera, con líneas de autoridad definidas para contabilidad, con delegación y competencias funcionales para el desarrollo de los procesos y procedimientos contables, articulados a la planeación establecida por la alta gerencia.

Información y Comunicación.

El área lleva todos los libros oficiales contables, los manuales de funcionamiento y procedimientos contables. Para la vigencia del 2005 el sistema de información no se ha implementado en su totalidad, hecho que genera un desgaste y riesgo en el sistema administrativo y financiero.

Monitoreo y Evaluación del Control Contable.

Verificadas mediante listas de chequeo se comprobó que estas observaciones en su mayoría tienen origen en errores de la información, llevada manualmente, ratificando que el proceso de retroalimentación no es el óptimo, conllevando a una mayor carga de trabajo y de filtros para depurar la información.

Se hace énfasis en el cumplimiento del numeral “Depuración de Saldos Antiguos” del Plan General de Contabilidad Pública, ya que se siguen presentando saldos de vigencias anteriores, en cuentas de Orden Deudoras por concepto de Bienes Pendientes de Legalizar, y que no han permitido llegar a saldos reales y acordes con la realidad económica de la entidad.

4.3.7.6. Calificación de la Confiabilidad del Sistema de Control Interno Contable y Determinación del Riesgo.

La calificación de Evaluación del Sistema de Control Interno se efectuó a partir de la evaluación de las siguientes fases:

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

CUADRO 25
CALIFICACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO CONTABLE
CALIFICACIÓN TOTAL FASES

No.	FASE	CALIFICACIÓN CONFIABILIDAD S.C.I.C.
1	Ambiente de control interno contable	4.0
2	Valoración de Riesgos contables y financieros	3.9
3	Actividades de Control específicas para el Proceso Contable	4.1
4	Información y Comunicación	4.0
5	Monitoreo y Evaluación del Control Contable	4.0
	TOTAL DEL SISTEMA	4.0

Una vez analizados, evaluados y validados los resultados de los cuestionarios aplicados a cada una de las coordinaciones y áreas en la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. obtuvo calificación de 4.0, que lo coloca en un nivel de Bueno, de confiabilidad de su sistema de control interno y que a su vez califica este sistema de información como de Mediano Riesgo.

Dictamen a los Estados Contables de Ejercicios Anteriores

El historial en materia de Dictámenes a los Estados Contables del TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. en diciembre 31 del año 2001 no se fenece y para las vigencias de 2002 y 2003 con salvedades.

Situación Financiera del Terminal De Transporte S. A.

En los saldos presentados en el estado de actividad financiera económica y social a diciembre 31 de 2004, para evaluar la capacidad de generación de recursos frente a su objeto social.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

TERMINAL DE TRANSPORTES S.A.
ESTADO DE ACTIVIDAD ECONOMICA Y SOCIAL
DE ENERO 1 A 31 DE DICIEMBRE 2004

(CIFRAS EN MILES DE PESOS)

CUENTAS	2004	%	2003	%	DIFERENCIA
INGRESOS OPERACIONALES					
Tarifas	11.377.635	88	10.135.039	86	1.242.596
Arriendos y Otros	1.522.478	12	1.601.594	14	79.116
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	12.900.113	100	11.736.633	100	1.163.480
COSTOS DE OPERACIÓN					
Generales	3.585.282	50	2.266.770	32	1.318.512
Sueldos y Salarios	1.613.856	23	1.064.254	15	549.602
Contribuciones Efectivas	200.207	3	141.486	2	58.721
Aportes sobre Nómina	115.953	2	84.168	1	31.785
Depreciación y Amortización	1.391.379	19	1.518.211	21	126.832
Impuestos	243.566	3	258.930	4	15.364
TOTAL COSTOS	7.150.243	100	5.333.819	75	1.816.424
UTILIDAD BRUTA	5.749.870		6.402.814		652.944
GASTOS ADMINISTRATIVOS					0
Sueldos y Salarios	1.231.558	34	1.370.734	43	139.176
Contribuciones Imputadas	11.943	0	20.867	1	8.924
Contribuciones Efectivas	227.158	6	244.033	8	16.875
Aportes sobre Nómina	51.369	1	53.525	2	2.156
Generales	1.005.871	28	921.453	29	84.418
Impuestos, tasa y Contribuciones	385.736	11	186.764	6	198.972
Provisiones, Depreciación y Amortización	693.244	19	357.760	11	335.484
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS	3.606.879	100	3.155.136	100	451.743
UTILIDAD DE OPERACIÓN	2.142.991		3.247.678		1.104.687
OSTROS INGRESOS Y GASTOS					
Intereses y Rendimientos	8.699	1	5.688	0,4	3.011
Intereses y Descuentos Financieros	1.089.603	64	897.424	59	192.179
Ingresos Extraordinarios	329.114	19	174.226	11	154.888
Ajuste Ingresos Ejercicios Anteriores	666	0,0	63.205	4	63.871
Otros Gastos (Financieros)	8.228	0,5	5.274	0,3	2.954
Ajustes a Ejercicios Anteriores	283.580	17	385.042	25	101.462
TOTAL INGRESOS Y GASTOS NO OPERACIONALES	1.702.102	100	1.520.311	100	181.791
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	3.845.093		4.767.989		922.896
PROVISIÓN PARA IMPUESTO DE RENTA	1.164.227		1.835.676		671.449
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	2.680.866		2.932.313		251.447

Fuente: Estado de Actividad Económica y Social T.T.S.A. 2003-2004

Los ingresos frente a la utilidad reportan un índice de rentabilidad del 24.98% que es aceptable teniendo en cuenta que frente a la utilidad del ejercicio del año 2002 ascendió en \$884.463.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Indicadores Financieros

Razón corriente

- Presenta una relación de 7.5 a 1, lo que significa que por cada peso que la Terminal de Transporte S.A. debe en el corto plazo tiene 7.5 pesos para respaldarlo.

Capital de Trabajo

- La Terminal de Transporte S.A. continua aumentando sus índices de liquidez, lo cual se evidencia en el Capital de Trabajo, deduciéndose que una vez haya cancelado sus pasivos a corto plazo le quedarían \$13.982 millones en activos de fácil realización.

Nivel de Endeudamiento

- La participación de los acreedores en la empresa es del 5.1% en diciembre de 2004.
- La concentración del pasivo a corto plazo es del 72.2%, obedeciendo al principio de causación. En el pasivo a largo plazo únicamente se registra la provisión que se tiene como contingencia hasta que se resuelva el caso Constructodo que representa el 27.8% del total del pasivo.

Margen de Utilidad

- En la rentabilidad se tiene un margen de utilidad operacional del 16.6% respecto de los ingresos operacionales.
- En cuanto al margen neto de utilidad se registra el 20.8% en el 2004.

Evitad

- Para el cálculo del índice, se le suma a la utilidad operacional los rubros contables correspondientes a las amortizaciones y depreciaciones. Lo que genera un EBITDA de \$3.919 millones, es decir, del 30.4%.

•

Rendimiento del Patrimonio

El rendimiento del patrimonio en diciembre de 2004 asciende al 4.8%.

4.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN Y RESULTADOS

El Terminal de Transporte S.A., como una sociedad de economía mixta orientada por la Junta Directiva, donde el 80% son miembros del Gabinete Distrital quienes dan las directrices para el cumplimiento de la función social que desarrolla y el trabajo del equipo Directivo, conjuntamente con las diferentes entidades Distritales y Nacionales del Sector Transporte han enfocado su esfuerzo al cumplimiento del Plan Estratégico, continuando con la

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

efectividad de las estrategias de mercadeo que vienen desarrollando desde el 2003, mejorando su tecnología en pro de satisfacer las necesidades que demanda la ciudadanía a todo nivel social, y por ende, mejorando sus ingresos que posteriormente son invertidos en mayor bienestar para la comunidad, lo que ha permitido que la Terminal de Transporte S.A. se encuentre ubicada dentro de las mejores empresas del orden distrital.

Sin embargo a pesar de contar con certificación ISO 9001 de INCONTEC, existen falencias en varios procedimientos y ausencias de controles, los cuales han generado observaciones de fondo denominados hallazgos Fiscales y otros de forma denominados Hallazgos Administrativos, lo cual no ha permitido obtener mejores resultados en la evaluación a la cuenta del año 2004.

La Terminal de Transporte a pesar de contar con una oficina de Auditoría Interna, no viene desarrollando las funciones para lo cual fue creada por cuanto ésta oficina carece de personal suficiente e interdisciplinario para desarrollar las funciones de auditoría en cada una de las dependencias de la sociedad.

En el año 2004, la Terminal celebró sus 20 años de funcionamiento con el mejoramiento de la infraestructura física el cual se refleja en una mejor prestación del servicio tanto para los transportadores como para los usuarios, reflejado tanto en el incremento de despacho de vehículos en un 2.8% al pasar de 1.072.633 en el 2003 a 1.102.996 en el año 2004, como de salida de pasajeros, los cuales se incrementaron en un 37.8% al pasar de 6.686.889 viajeros en el 2003 a 9.216.416 en el 2004.

Dentro de los objetivos propuestos para el año 2004 en el Plan Estratégico están conformados en tres grandes grupos así:

4.6.1. Operación Y Servicio.

El presente objetivo se ejecutó desarrollando las siguientes metas:

- Mejoramiento del nivel de satisfacción de los ciudadanos y de los transportadores.
- Servicio al Ciudadano, con un valor de 15%, realizando actividades tales como:
 - Información y Orientación al Ciudadano 5%
 - Servicios Prestados. 5%
 - Quejas Recibidas. 5%.

Varios son los servicios que presta la Terminal desde sus instalaciones a toda la ciudadanía a través de la línea 195, los puntos de atención de TURISCADE,

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

DAMA, DABS, la oficina de Atención al Migrante de la Arquidiócesis de Bogotá, el servicio prehospitalario de emergencias y urgencias.

Cumplimiento de Metas. 15% / 15%

- Servicio al Transportador, con un valor de 20% realizando actividades tales como:
 - Actualización Parque Automotor 10%
 - Aplicación Comparendos. 5%
 - Información Personalizada (Manual de Operaciones) 5%

Se atendieron de forma inmediata 1.220 casos de validación de tasas de uso, 3115 solicitudes de actualización y modificación del parque automotor, se impusieron 19.104 comparendos educativos únicamente, se tramitaron 145 contratos de colaboración empresarial en alta temporada, se brindó inducción a 872 conductores sobre el manual operativo y se resolvieron 729 consultas sobre operación y servicio.

Cumplimiento de Metas. 15% / 20%.

Este objetivo se desarrolló a través de la actualización y modernización de los Sistemas de Información Visual, de Señalización y de Sonido, Puntos de Información, Sistema de Información Telefónica y Circuito Cerrado de Televisión II Etapa. Todos estos proyectos tienen como objetivo fundamental incrementar la percepción del servicio que tienen los usuarios de la Terminal de Transporte, ofreciendo información de forma oportuna y clara, dando a toda la ciudadanía orientación adecuada sobre los servicios prestados.

- Seguridad con un valor de 15%, donde se tuvo en cuenta lo siguiente:

Robo de Vehículos	< 1
Hurto a Vehículos	<17
Hurto a pasajeros	<10
Hurto a Locales	<1

Cumplimiento de Metas. 15% / 15%

Es importante que la Terminal tenga mayor cuidado en el planteamiento de las metas a cumplir en futuras vigencias.

- Competitividad y Productividad con un valor de 25%.

Vehículos Despachados 13%
Pasajeros Despachados 12%

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

Cumplimiento Meta: 24.05% / 25%

4.6.2. Gestión Financiera

Este objetivo se proyectó ejecutar con el cumplimiento de las siguientes metas:

De Balance	<u>10%</u>
Utilidades netas	<u>7%</u>
Ebitda	3%

De Presupuesto	<u>15%</u>
Ingresos Operacionales Reales	10%
Gastos Administrativos Causados	5%

Cumplimiento Meta: 22.90% / 25%

Cumplimiento del Plan Estratégico 91.95%

La gestión adelantada por el Terminal de Transporte S.A. es eficiente y eficaz, toda vez que cumplió en un 91.95% con los objetivos y metas establecidas a desarrollar en la vigencia.

4.6.3. Plan de Desarrollo

Proyecto de Terminales Satélite.

En el año 2004 se ejecutó, por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 188 del POT, y al Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas (2004–2008) “Bogotá Sin Indiferencia”, el estudio para la determinación de las áreas para la localización de los terminales satélite en la ciudad de Bogotá.

Este estudio, adelantado por la firma IC Ingenieros, contratado por el DAPD y recibido en diciembre de 2004, definió la ubicación de los predios para la construcción de las terminales satélite norte y sur.

Terminal del Sur

Para la Terminal del Sur, se cuenta con un lote de propiedad de la Empresa, ubicado a pocos metros del Cementerio el Apogeo y de la estación cabecera de Transmilenio.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

En la actualidad están publicados en la página Web de la Terminal, las evaluaciones preliminares para la contratación de los estudios y diseños para su construcción.

Una vez se concluya el contrato para los estudios y diseños de la Terminal del Sur, se tendrá determinado el presupuesto para su construcción. La Sociedad tiene los recursos para ejecutar este proyecto.

Terminal del Norte

Para la compra del predio de la terminal del norte, se suscribió un convenio de asesoría con el IDU.

Así mismo, se adelantan las gestiones con el DAPD para la incorporación de la terminal en el Plan Zonal del Norte y con la Secretaría de Hacienda Distrital para la asesoría de la financiación del proyecto.

Por otra parte, se gestionan ante el Ministerio de Transporte las definiciones económicas para el cobro de la Tasa de Uso en las Terminales Satélite.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

5. ANEXOS

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

ANEXO 1
CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR	NUMERACION DE HALLAZGOS
ADMINISTRATIVOS	53		Estados Contables: 4.5.1.1. 4.5.3.1. 4.5.9.1. 4.5.9.2. Contratación: 4.3.1.1., 4.3.1.2, 4.3.1.3., 4.3.1.4., 4.3.1.5, 4.3.2.1, 4.3.2.2, 4.3.3.1, 4.3.3.2, 4.3.3.3. 4.3.4.1, 4.3.5.1, 4.3.5.2, 4.3.5.3, 4.3.5.4, 4.3.6.1, 4.3.6.2, 4.3.7.1, 4.3.7.2, 4.3.7.3, 4.3.9.1, 4.3.9.2, 4.3.9.3, 4.3.9.4, 4.3.9.5, 4.3.9.6, 4.3.9.7, 4.3.10.1, 4.3.10.2, 4.3.10.3, 4.3.11.1, 4.3.11.2, 4.3.11.3, 4.3.11.4, 4.3.11.5, 4.3.11.6, 4.3.12.1, 4.3.12.2, 4.3.12.3, 4.3.12.4, 4.3.12.5, 4.3.13.1, 4.3.13.2, 4.3.14.1, 4.3.14.2, 4.4.1., 4.4.2, 4.4.3, y 4.4.4,
FISCALES	1	\$44.632.657	Contratación: 4.3.8.1
DISCIPLINARIOS	3		4.3.3.3. 4.3.8.1. 4.3.14.2.
PENALES	0		
Total	57	\$44'632.657	



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros de Bogotá”

**ANEXO 2
ESTADOS CONTABLES A 31 DE DICIEMBRE DE 2004**