



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

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

**INFORME DE AUDITORIA GUBERNAMENTAL CON
ENFOQUE INTEGRAL – MODALIDAD REGULAR**

**EMPRESA DE TRANSPORTE TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A.
PERIODO AUDITADO 2005**

**PLAN DE AUDITORIA DISTRITAL 2005 – 2006
FASE I**

SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

MAYO DE 2006



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

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

**AUDITORIA INTEGRAL A LA EMPRESA DE TRANSPORTE TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A.**

Contralor de Bogotá, D.C.

Oscar González Arana

Contralor Auxiliar

Guillermo Ernesto Tuta Alarcón

Directora Sectorial

Mónica Certáin Palma

Subdirector de Fiscalización:

Dagoberto Correa Pil

Subdirector Análisis Sectorial:

Alberto Martínez Morales

Equipo de Auditoria:

**William Arturo Sánchez Sierra
Cesar Arturo Home Celis
Amanda Casas Bernal
Luís Germán Merchán Fino
José Jaime Ávila**

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

CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	4
1. DICTAMEN DE AUDITORIA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL	5
2. ANALISIS SECTORIAL	10
3. RESULTADOS DE LA AUDITORIA	42
3.2. EVALUACIÓN AL SISTEMA DE CONTROL INTERNO.	48
3.3. AUDITORÍA A LOS ESTADOS CONTABLES.	52
3.4. EVALUACIÓN PRESUPUESTAL.	63
3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN.	75
3.6. EVALUACIÓN AL PLAN DE DESARROLLO.	79
3.7. EVALUACIÓN BALANCE SOCIAL.	82
3.8. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.	87
ANEXOS	94

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

INTRODUCCION

La Contraloría de Bogotá D.C., en desarrollo de su función constitucional y legal, y en cumplimiento de su Plan de Auditoría Distrital PAD 2005– 2006 Fase I, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral a la Empresa de Transporte tercer Milenio Transmilenio S.A.

La auditoría se centró en la evaluación de los componentes de integralidad como son: Evaluación a la Gestión y Resultados al Presupuesto, Plan de Desarrollo, Balance Social, Estados Financieros, Contratación y Gestión Ambiental.

Los componentes de integralidad seleccionados, responden al análisis de la importancia y riesgo asociado a los procesos y actividades ejecutadas.

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

Dada la importancia estratégica que TRANSMILENIO S.A., tiene para el Sector Infraestructura y Transporte y la ciudad, la Contraloría de Bogotá D.C., espera que este informe contribuya al mejoramiento continuo y con ello a una eficiente administración de los recursos públicos, lo cual redundará en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la Capital.

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

**1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE
INTEGRAL MODALIDAD REGULAR**

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

Doctora

ANGÉLICA CASTRO RIDRÍGUEZ.

Gerente General.

Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRASMILENIO S.A.-

Ciudad.

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política y el Decreto 1421 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRASMILENIO 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 2005 y el Estado de Actividad Financiera Económica y Social, de Cambios en el Patrimonio de Accionistas por el periodo comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2005, la comprobación de 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 y 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 de los Estados Contables.

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, fueron corregidos por la administración, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por consiguiente, en la para la adopción de los correctivos pertinentes, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por ende en la eficiente y efectiva producción y/o prestación de bienes y/o servicios en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con las normas de Auditoría

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

Gubernamental Colombianas compatibles con las de General Aceptación, así como con las políticas y los procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá; por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de 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 los Resultados

La Contraloría de Bogotá en ejercicio del Control Fiscal examinó la gestión realizada por la empresa en la vigencia 2005.

En desarrollo de los procedimientos administrativos realizados por la empresa y evaluados por el equipo de auditoría de la Contraloría Distrital, se detectaron hallazgos en varias líneas de auditoría desarrolladas, algunos de las cuales influyen directamente en la gestión de la entidad.

El grado de desarrollo e implementación del Sistema de Control Interno es adecuado y permite una correcta salvaguarda de los recursos de la Empresa, por tanto se le asigna una calificación final de **3.85**, en un rango de 0-5, en razón a las debilidades encontradas en la oficina de asuntos legales en el proceso contractual.

Para la vigencia 2005, Transmilenio S.A. contó con un presupuesto definitivo de \$566.344.1 millones, de los cuales \$304.116.67 millones, equivalentes al 60.99%, corresponden a Transferencias tanto de la Nación como del Distrito. Su manejo presupuestal durante la vigencia analizada en lo que tiene que ver con las operaciones y registros presupuestales efectuados en el sistema durante la vigencia 2005, se hicieron acorde con las disposiciones legales vigentes, así como la ejecución presupuestal, puesto que se ejecutó el 88.50%, aunque los giros alcanzaron un 56.83%.

Con el propósito de alcanzar las metas propuestas en los proyectos, se asignaron para la vigencia recursos para inversión directa por \$364.178.7 millones; la ejecución durante el ejercicio fue del 82.39%, equivalentes a \$300.059.2 millones, sin embargo los giros sólo alcanzaron el 53.14% de lo ejecutado. El gran volumen de esta ejecución corresponde a compromisos celebrados y ejecutados por el IDU a través del convenio No. 020 del 2001, ascendiendo a \$283.234,6 millones, reduciéndose la función de la entidad al giro de estos recursos. La gestión directa de Transmilenio en el uso del presupuesto para inversión es sobre una reducida

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

cuantía de \$20.098,4 millones, (5.5%) frente al gran total, de los cuales ejecutó \$16.824.5 millones, equivalentes al 83.71% girando la suma de \$9.376.3 millones, traduciéndose en una ejecución efectiva del 46.65% del presupuesto asignado a inversión.

Por lo anterior este grupo auditor emite a la gestión realizada por la Empresa de Transportes del Tercer Milenio **Concepto Favorable** en los aspectos que fueron analizados por la Contraloría de Bogotá D.C.

Opinión sobre los Estados Contables

Al efectuar la circularización de cifras entre la Entidad y el Instituto de desarrollo Urbano -IDU en sus operaciones recíprocas se sigue presentando diferencias en vinculados económicos por \$ 26.479 millones y en otras operaciones de enlace por \$12.501 millones; estas cuentas son las que manejan las dos entidades por obras de infraestructura pagadas por Transmilenio y ejecutadas por el IDU, en los estudios para la adecuación del Sistema Transmilenio, expropiaciones, adecuación de obras de acueducto y demás requeridas para la infraestructura, para dar cumplimiento al desarrollo de los proyectos.

En mi opinión, los estados financieros mencionados en el primer párrafo, tomados fielmente de los libros de contabilidad y adjuntos a este dictamen, excepto por lo expresado en el párrafo precedente, los estados contables presentan razonablemente la situación financiera de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRASMILENIO S.A. a 31 de diciembre de 2005 y los correspondientes estados de actividad financiera, económica y social, de cambios en el patrimonio de los accionistas y el Sistema de Control Interno contable del año terminado en esta fecha de conformidad con las normas e instrucciones impartidas por la Contaduría General de la Nación.

Por el concepto favorable emitido en cuanto a la gestión realizada, el cumplimiento de la normatividad, la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno y la opinión expresada sobre la razonabilidad de los Estados Contables, la Cuenta Rendida por la entidad, correspondiente a la vigencia 2005, **Se Fenece.**

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública, la entidad debe diseñar un 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 al recibo del presente informe.

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

El Plan de Mejoramiento debe detallar las medidas que se tomarán respecto de cada uno de los hallazgos identificados, cronograma en que implementarán los correctivos, responsables de efectuarlos y del seguimiento a su ejecución.

Bogotá, D.C. Junio de 2006.

Cordialmente,

MÓNICA CERTÁIN PALMA
Directora de Infraestructura Y Transporte
Contraloría de Bogotá D.C.

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

2. ANÁLISIS SECTORIAL

2.1. La Nación y el Distrito Como Fuentes de Financiación¹ de la Infraestructura Física del Sistema Transmilenio.

2. 1.1. Antecedentes Y Marco Normativo

La ley 310 de 1996 (conocida como: Ley de Metros), que modifica la ley 86 de 1989, establece el marco normativo que rige la participación de la Nación y las entidades descentralizadas en proyectos de transporte masivo de pasajeros. En su artículo 2º define que los aportes de la Nación o sus entidades descentralizadas al Sistema de Servicio Publico Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, podrán hacerse mediante cofinanciación o aportes de capital, los cuales independientemente de que sean en dinero o en especie, están limitados a un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda. del proyecto, siempre y cuando se cumplan entre otros, los siguientes requisitos:

- Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular del Sistema.
- Que el proyecto tenga concepto previo del CONPES.
- Que el Plan Integral de Transporte Masivo sea coherente con el Plan Integral de Desarrollo Urbano.

En desarrollo del marco normativo, la Nación y el Distrito Capital celebraron el 12 de febrero de 1998, un acuerdo que buscaba definir los mecanismos y procedimientos de colaboración de las partes para el desarrollo de: la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la Primera Línea Metro y la financiación de algunos Componentes Flexibles del Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C

Dentro de las principales obligaciones que asumió la Nación en dicho Acuerdo se encuentran las siguientes:

- Contratar los estudios requeridos para adelantar la estructuración del proyecto.
- Presentar el proyecto ante el CONPES para cumplir lo dispuesto en la Ley 310 de 1996, estableciendo la participación de la NACIÓN en un monto equivalente al 70% del servicio de la deuda del mismo.

¹ Las fuentes de Financiación: En el caso de la **Nación** son los recursos ordinarios del Presupuesto General de la Nación y recursos de endeudamiento; en el caso de **Distrito** son : la sobretasa al precio de la gasolina (del 25%, ley 788 de 2002) y recursos de endeudamiento: Banco Mundial y CAF (utilizados en la construcción de las troncales calle 80, Caracas, Auto norte y rutas alimentadoras)

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

- Una vez aprobado el proyecto por el CONPES y obtenidos los resultados de su estructuración financiera, adelantar las acciones requeridas y gestionar la obtención de las autorizaciones presupuestales, incluyendo la autorización del CONFIS para comprometer vigencias futuras, la autorización para contratar operaciones de crédito público u otras autorizaciones, que aseguren la participación de la NACIÓN en el proyecto.
- Dentro de los veinte días calendario siguiente a la obtención de las autorizaciones presupuestales a que se refiere el numeral anterior, concurrir con el Distrito a la suscripción de un acuerdo sobre los montos, forma y oportunidad en la cual se entregarán los aportes o se cofinanciará el proyecto.
- Incluir en el proyecto de ley del Plan de Desarrollo y de Inversiones el SITM de Santa Fe de Bogotá.

Algunas de las principales obligaciones que asumió el Distrito en dicho Acuerdo son las siguientes:

- Presentar ante el Concejo Distrital los proyectos de Acuerdo para garantizar la participación de EL DISTRITO y sus entidades descentralizadas en un monto equivalente al 30% del servicio de la deuda del proyecto, con el propósito de obtener las autorizaciones de endeudamiento y de vigencias futuras requeridas para los aportes al proyecto.
- Una vez obtenidas las autorizaciones presupuestales, concurrir con LA NACIÓN a la suscripción de un acuerdo sobre los montos, forma y oportunidad en la cual se entregarán los aportes o se cofinanciará el proyecto.
- Presentar ante el Concejo Distrital los proyectos de Acuerdo que permitan a EL DISTRITO.
 - √ Incluir el proyecto en el Plan de Desarrollo y de Inversiones de EL DISTRITO.
 - √ La conformación de la sociedad por acciones que será la titular del sistema de transporte.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social, en sesión del 28 de abril de 1998, emitió mediante el documento CONPES 2999, concepto favorable sobre la participación de la Nación en el desarrollo del proyecto para la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la Primera Línea Metro y la financiación

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

de algunos Componentes Flexibles del Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C, en un monto equivalente al 70% del servicio de la deuda del mismo (Documento No 2299: Sistema del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Santa Fe de Bogotá). Mediante Oficio No. 2764 del 24 de junio de 1998 el Director General del Presupuesto Nacional, actuando como delegado del CONFIS, aprobó cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones presupuestales de vigencias futuras.

Mediante Acuerdo 06 de 1998, el Concejo Distrital autorizó al Distrito Capital para contraer compromisos con cargo a presupuestos de vigencias futuras, destinados a garantizar los aportes del Distrito Capital para la financiación del SITM. Después de acalorados debates en el concejo de Bogotá, el 13 de octubre de 1999 el Alcalde Mayor de Bogotá autorizado por el Acuerdo 05 emitido por el Concejo de Bogotá crear la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. que en su calidad de ente publico por acciones² opera como ente gestor y de control del Sistema.

Dos meses después, el 6 de diciembre de 1999, y una vez superado el escollo de convencer a los empresarios del transporte para que se presentaran a la licitación de TransMilenio, y vencido el escepticismo de la banca sobre el éxito de proyecto, se abren las licitaciones para operadores y recaudo y el 18 de diciembre de 2000 (14 días antes de concluir el gobierno del alcalde Peñalosa), se inauguró la primera ruta que comenzó a operar en servicio de prueba gratuito con catorce buses entre las calles ochenta y sexta por la troncal de la Caracas.

El 6 de enero de 2001 recién posesionado el alcalde Antanas Mockus, el Proyecto TransMilenio con el cobro de 800 pesos por pasajero, inicia la operación comercial sobre la troncal de la 80 y parte de la Caracas hasta la calle 6, hoy el Sistema Transmilenio³ opera en cinco troncales y una sexta (Avenida Suba) que se encuentra en construcción.

2.1.2. EL CONVENIO Y LOS APORTES NACIÓN DISTRITO:

En desarrollo de lo previsto en las Leyes 310 y 336 de 1996, la Nación representada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Publico y el Distrito Capital suscribieron el 24 de junio de 1998 el “Convenio para la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la Primera Línea Metro y la financiación de

² Accionistas: Alcaldía Mayor, FONDATT, IDU, IDCT y Metrovivienda

³El Sistema esta compuesto por **una infraestructura física**, un **sistema operativo** (en el que participa la empresa privada a través de las empresas de operación troncal –buses rojos-, las empresas alimentadoras-buses verdes-, y la empresa de recaudo y la fiducia), **un sistema de recaudo** (del cual hace parte la fiducia para el manejo de los recursos) y **un ente gestor y de control**-TRANSMILENIO S.A. sociedad publica por acciones y titular del Sistema. La infraestructura, así+ como, la gestión, control y plantación del sistema, son provistos por el Estado, mientras que la operación y el recaudo son contratados con el sector privado.

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

algunos Componentes Flexibles del Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá DC”

Entre 1998 y diciembre de 2005, el convenio ha sido objeto de seis modificaciones en las que no sólo se introdujeron ajustes a las condiciones⁴ sino que también se han venido ajustando en el monto de los aportes.

En noviembre 15 de 2000, se logró que la Nación, mediante otrosí No. 4º al convenio de cofinanciación, suscrito el 24 de junio de 1998, ampliara su compromiso de aportar recursos para el proyecto hasta el año 2016, por un valor de US \$1.295,6 millones de 2000 y para el Distrito por un valor de US \$ 674,3 millones de 2000, para un monto total de recursos aportados por la Nación y el Distrito que ascienden a la suma de US \$1,970 millones de 2000, que en términos de flujo ajustado en diciembre de 2005 corresponden a la suma de \$ 4,615,289 millones de pesos que sumados a los \$912,593 millones de 2005 aportados por la Nación y el Distrito por fuera del convenio, le han asegurado al Sistema Transmilenio recursos por valor de \$ 5,527,882 millones de diciembre de 2005 para la construcción de la TOTALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA DEL SISTEMA tal como se previó en el documento Conpes 3093 de noviembre 15 de 2000.

2.1.3. Infraestructura del Sistema Transmilenio a Construir con los Us. \$1,970 Millones de 2000 (\$4.615,289 Millones de Diciembre de 2005) que la Nación y el Distrito se obligaron a aportar (2000-2016) a Través del Convenio Suscrito el 24 de Junio de 1998.

El documento Conpes del 28 de abril de 1998 estableció los términos para la participación de la Nación en el proyecto del Sistema de Servicio Público urbano de Transporte masivo de Pasajeros para Bogotá que contemplaba la construcción de 29.3 km. de la PLM por US \$ 3.041 millones (US \$ 4.7 millones de 2000, costos actualizados por la estructuración técnica, legal y financiera. Consorcio Rothschild- Louis Berger-Selfinver, 2000)⁵ y el mejoramiento del transporte e infraestructura urbana-Componente Flexible- (29.1 Km. de troncales, 8 terminales de bus y 4 puntos de alimentación) necesarios para su integración con el sistema de transporte público por US \$ 236 millones.

Cuadro No. 1
ESTOS SON LOS COSTOS DE LA TOTALIDAD DEL SISTEMA TRANSMILENIO
ESTIMADOS POR EL DISTRITO QUE SIRVIERON DE SOPORTE PARA LA APROBACION

⁴ El documento CONPES 3093 del 15 de noviembre de 2000, modificó los términos de para la participación de la Nación en el proyecto del “Sistema de Servicio Público urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá” y definió como nueva alternativa el “Sistema de buses –Transmilenio”, con todas sus características, el cronograma de ejecución por fases y los aportes requeridos para su desarrollo. El proyecto así concebido sustituyó al “Proyecto Metro para la ciudad de Bogotá” que se describía en el documento Conpes 2999 del 28 de abril de 1999

⁵ El 4 de Junio de 1999 se suscribió el contrato de asesoría y consultoría No. 000090 entre el Fondo financiero de proyectos de desarrollo FONADE y el consorcio Rothschild-Louis Berger Internacional Inc.- Selfinver banca de Inversión, para asesorar a la Nación y al Distrito en la estructuración técnica, legal y financiera de la Primera Línea del Metro. PLM para Bogotá

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

DEL DOCUMENTO CONPES 3093 DEL 15 DE NOVIEMBRE DE 1998 Y LA MODIFICACIÓN No.4
DE NOVIEMBRE 15 DE 2000 AL CONVENIO NACIÓN DISTRITO
(US \$ Constantes de 2000)

TOTAL TRONCALES	COSTO TRONCAL		COSTO BUSES		Equipo de Recaudo	TOTAL
	Longitud (Km)	(US \$ Mill)	(Numero)	(US \$ Mill)	(US \$ Mill)	(US \$ Mill)
Etapa 1998-2001						
Calle 80	10.0	42.6	200.9	40.2	1.8	84.6
Caracas	21.0	69.0	865.0	172.9	3.9	245.8
Autopista Norte	10.0	42.3	266.0	53.1	1.8	97.2
Etapa 2001-2006						
Américas	16.7	94.8	306.4	61.2	3.1	159.1
Avenida Suba	11.0	43.2	254.9	51.0	2.0	96.2
Corr. férreo del Sur	12.0	69.2	164.8	33.0	2.2	104.4
Av. De los Cerros	7.9	32.1	37.3	7.4	1.5	41.0
Carrera 10	13.0	50.3	141.5	28.4	2.4	81.1
Carrera 7	11.0	43.2	92.5	18.6	2.0	63.8
Calle 6	4.9	21.5	23.9	4.8	0.9	27.2
Calle 170	9.7	38.6	63.8	12.8	1.8	53.2
Calle 26	9.7	38.4	130.5	26.2	1.8	66.4
NQS	35.5	134.2	288.3	57.6	6.6	198.4
Etapa 2006-2011						
Boyaca	35.0	128.4	409.3	81.8	6.5	216.7
Av. 1o. de Mayo	14.5	55.6	106.8	21.4	2.7	79.7
Calle 13	14.4	55.4	182.7	36.6	2.7	94.7
Caracas (1)	21.0	355.0			3.9	358.9
Etapa 2006-2011						
Av: Villavicencio	10.3	40.6	47.8	9.6	1.9	52.1
Av. 68	16.0	60.9	144.7	29.0	3.0	92.9
Calle 63	8.7	34.8	34.4	6.8	1.6	43.2
Av. Ciudad de Cali	30.9	113.7	280.0	56.0	5.7	175.4
Calle 200	6.8	28.2			1.3	29.5
ALO	48.0	206.8	432.5	86.6	8.9	302.3
Autopista Norte (1)	10.0	171.2			1.8	173.0
TOTALES	388.0	1,970.0	4,474.0	895.0	71.8	2936.8

Fuente: Documento Conpes 3093 de Noviembre 15 de 2000, página 4.

(1) se estudiara y evaluara la adecuación de la infraestructura para incrementar la capacidad del sistema.

Elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

El documento CONPES 3093 del 15 de noviembre de 2000, se modificaron los términos de participación y define como nueva alternativa el Sistema de buses-Transmilenio⁶ con todas sus características, el cronograma de ejecución por fases y los aportes de US \$ 1.970 millones de 2000⁷ requeridos para su total desarrollo, tal como se observa en los cuadros No.1 y No. 2.

El proyecto así estructurado sustituyo el proyecto de Metro para la ciudad de Bogotá que se describía en el documento Conpes 2999.

⁶El Sistema se encuentra incluido dentro del Plan nacional de Desarrollo 2002-2006 “Hacia un Estado Comunitario” y es considerado como un proyecto de importancia estratégica para la Nación.

⁷ Financiación del proyecto: el esquema de financiación para la infraestructura del Sistema TransMilenio descrita en el Anexo 3 de documento Comes 3093, considera el aporte de US \$ 1.296 millones constantes de 2000 de la Nación y US \$ 674 millones del Distrito provenientes de la sobretasa a la gasolina-Tomado de la pagina 9 del documento Comes 3093 de noviembre 15 de 2000-.

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

Este cambio de alternativa de transporté del proyecto Metro por el del Sistema Metro se da gracias a la gestión desplegada por el IDU y TRANSMILENIO S.A., que implicó incluso tener que acudir a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, y la concurrencia de un escenario no propicio y combinado de:

- La presión que la estructuración legal y financiera de la Primera Línea del Metro –PLM- tendría durante sus 10 años previstos de construcción sobre el gasto anual, con una participación anual cercana al 14% de la inversión total del gobierno central y al 21% de la inversión de libre destinación (excluyendo las inflexibilidades o inversiones forzosas).
- La difícil situación fiscal que desde 1998 venía presentando en país acentuada por la reconstrucción del eje cafetero, la capitalización y el fortalecimiento patrimonial de la banca pública, la reliquidación de los créditos hipotecarios, los efectos fiscales de algunos fallos judiciales y los costos derivados de la situación de orden público.

Cuadro No. 2
 FLUJOS DE PAGOS DE LOS APORTES NACIÓN DISTRITO PROGRAMADOS EN EL CONPES 3093
 PARA LA FINANCIACIÓN DE LA TOTALIDAD DEL SISTEMA TRANSMILENIO

AÑO	Aportes		TOTAL APORTES (mill.US\$/Año)	Kilómetros del Sistema (acumulados)	% Demanda de transporte publico- Atendida- (acumulada)
	Nación (mill.US\$/Año)	Distrito (mill.US\$/Año)			
2000	39.5	114.3	153.8	41	14%
2001	30.6	35.0	65.6	53	18%
2002	50.0	35.0	85.0	70	30%
2003	50.0	35.0	85.0	90	37%
2004	50.0	35.0	85.0	120	45%
2005	50.0	35.0	85.0	151	52%
2006	100.0	35.0	135.0	182	58%
2007	100.0	35.0	135.0	214	62%
2008	100.0	35.0	135.0	238	68%
2009	100.0	35.0	135.0	246	70%
2010	100.0	35.0	135.0	254	71%
2011	100.0	35.0	135.0	273	71%
2012	100.0	35.0	135.0	302	74%
2013	100.0	35.0	135.0	331	77%
2014	100.0	35.0	135.0	358	77%
2015	100.0	35.0	135.0	380	80%
2016	25.5	35.0	60.5	387	80%
TOTAL	1,295.6	674.3	1,969.9		

Fuente: Documento Conpes 3093 de Noviembre 15 de 2000, página 10.

Elaboro: Subdirección Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

Para construir los 387 kilómetros de troncal que conforman la totalidad del Sistema, con los cuales se estaría atendiendo el 80% de la demanda del transporte público de pasajeros en la ciudad, la Nación y el Distrito acordaron el desembolso de los US \$ 1.970 millones de 2000 año por año durante el periodo 2000-2016 tal como aparece detallado en el cuadro No. 2. El 29 de noviembre de

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

2000, el CONFIS Distrital aprobó para Bogotá la utilización de estos recursos, con cargo a vigencias futuras de los años 2001 a 2016 financiadas con recursos del recaudo del 50% de la sobretasa a la gasolina: La Nación por su parte obtuvo aprobaciones en dos etapas: La primera para los años 2000 a 2006 y la segunda desde el año 2006 hasta el año 2016.

Hasta aquí es claro que los costos estimados por el Distrito en noviembre de 2000 para la construcción de LA TOTALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA TRANSMILENIO conformado entre otros por los 388 kilómetros de vía troncal con los cuales se estaría sustituyendo el 80% de los viajes de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad, SE ESTIMARON en la suma de US \$ 1.970 millones de 2000, de los cuales US \$ 1.296 millones constantes de 2000 (66%) corresponden aportes de la Nación y el 34% restante aportes del Distrito por valor de US \$674 millones de 2000, los cuales deberán ser desembolsados durante el periodo 2000-2016 de conformidad con el flujo aprobado en el documento Conpes 3093 de Noviembre 15 de 2000 y protocolizado en la misma fecha a través del otrosí No.4 del convenio suscrito entre la Nación y el Distrito en junio 24 de 1998, para la cofinanciación del Sistema.

2.2. Estructuración, Avances y Costos de la Infraestructura Física del Sistema Construida y en Construcción.

2.2.1. La Estructuración Técnica

La estructuración y ejecución de las obras de la Fase I de TransMilenio que corresponde a la primera etapa del POT y del documento Conpes 3093 de noviembre 30 de 2003, en la que se programó la construcción de las troncales: Calle 80, Caracas y Autopista Norte, se llevó a cabo entre 1998 y 2001. No existiendo Transmilenio S.A. ni habiéndose suscrito el convenio Nación Distrito para la financiación del Sistema TransMilenio, su ejecución estuvo a cargo del IDU, que con recursos provenientes particularmente de la banca multilateral contratados por el Distrito con el Banco Mundial y la CAF, contrato la construcción de las obras mediante contratos de Obra Pública a precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste, en desarrollo de estos contratos tal como lo reseña – económica Consultores Ltda., Vanegas & Galán, Trígono Ltda.⁸, existía la posibilidad de realizar ajustes a los diseños durante la construcción. En particular, no se contó con diseños definitivos para los sistemas de drenaje y se modificó la estructura para los pavimentos rígidos durante la etapa de ejecución, lo que generó los problemas observados de calidad y estabilidad de la obra, la remuneración del contratista se daba por la cantidad de obra efectivamente ejecutada. En esta etapa el enfoque de contratación se da dividiendo los

⁸ Estudio contratado por el IDU y Transmilenio S.A. "DIAGNOSTICO FINANCIERO Y JURIDICO DE FASE I Y II, LEVANTAMIENTO DE LA LINEA DE BASE PARA LA ESTRUCTURACION FINANCIERA Y JURIDICA DE LA FASE III Y LA ELABORACION DE LOS TERMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACION DE UN ESTRUCTURADOR FINANCIERO Y JURIDICO DE LA CONSTRUCCION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FASE II DEL SISTEMA TRANSMILENIO" Marzo 6 de 2006.

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

contratos por tipo de obra: esto significó para el IDU la ejecución de numerosos contratos independientes (alrededor 118⁹) para la construcción de los carriles exclusivos de transmilenio y tráfico mixto, construcción de espacio público, construcción de patios, puentes peatonales, estaciones sencillas e intermedias, portales, suministro e instalación de puertas, señalización y rehabilitación de rutas alimentadoras. Una vez construida la infraestructura, el mantenimiento de las vías quedó a cargo del IDU y el mantenimiento de la infraestructura para la operación, a cargo del Sistema TransMilenio.

En desarrollo de la fase II, y con el propósito de delimitar y coordinar las relaciones entre el IDU y Transmilenio S.A. se diseñó un esquema de gestión y cooperación interinstitucional para la contratación y pago de las obras correspondientes a las troncales del sistema, a través del convenio 020 de de septiembre 29 de 2001, el cual tiene un plazo de 6 años prorrogables por periodos iguales.

En este convenio se determinó la autonomía del IDU para llevar a cabo los procedimientos de contratación de la construcción de la infraestructura y su interventoría¹⁰ y se limitó la participación de Transmilenio S.A. a pagar directamente a los contratistas el valor de las obras contratadas por el IDU en los términos que esta entidad pacte con los contratistas, previa la orden del IDU. Además de actuar como pagador de los contratos que celebra el IDU para la construcción de la infraestructura, Transmilenio S.A. financia los costos institucionales del IDU relacionados con la gestión de los contratos.

En la primera modificación (enero 22 de 2002) se amplió el objeto del convenio, incluyendo todas las inversiones que se realicen para adelantar el proyecto Transmilenio y no solo la ejecución de obras, esto es, estudios, asesorías, compra de predios, etc. Posteriormente en mayo de 2002, se llevó a cabo una segunda modificación al convenio, con el propósito de agilizar la gestión de predios por el IDU, incluyendo la delegación por contrato de la adquisición de predios por enajenación voluntaria o la expropiación de los bienes inmuebles a nombre del IDU. Además se pactó en el convenio que el producto de la venta de los remanentes de los inmuebles será destinado por el IDU para obras de infraestructura física de Transmilenio.

En la primera parte de la denominada Fase II, Obsérvese en el cuadro No.1 que la construcción de la troncal calle 13 estaba programada en el documento CONPES y en el POT para ser ejecutada en la etapa 2006-2011, sin embargo

⁹ En la fase I se administraron alrededor de 118 contratos de los cuales 2 fueron de estudios y diseños, 62 fueron de implantación de diseños y construcción y 54 de supervisión (interventorías)

¹⁰ De acuerdo a lo dispuesto en los numerales 3, 4 y 5 de la cláusula segunda del convenio, corresponde al IDU definir la necesidad de los recursos, dentro de los límites de las apropiaciones presupuestales con que cuenta Transmilenio S.A. y hacer la solicitud correspondiente para que esta última entidad expida los certificados de disponibilidad respectivos, y firmar conjuntamente con el IDU el contrato, sus modificaciones o cualquier otro documento en donde consten obligaciones de pago, pero únicamente para los fines de cumplir con su condición de pagador, correspondiendo todo lo demás en forma autónoma al IDU

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

para dar continuidad a la troncal Américas, se adelantó la construcción del tramo de la calle 13 comprendido entre la Caracas y Puente Aranda. En esta primera parte de la Fase II, con recursos disponibles del convenio Nación Distrito, se inicia la adecuación y construcción de la infraestructura de la calle 13 y avenida las Américas, con la cual se estrena una modalidad de contrato diferente al tradicional utilizado en la Fase I¹¹. La obra se contrató a Costo Global con fórmula de Reajuste, a excepción del componente de obra asociado a redes de servicios públicos y adecuación de desvíos.

Bajo esta modalidad contractual utilizada en la construcción de la troncal Américas-Calle 13, se administraron 36 contratos de los cuales 5 se ejecutaron como contratos de construcción de vías y espacio público, 4 para la construcción de las estaciones sencillas e intermedias y puentes peatonales, 1 para la estación de cabecera y patios, 1 para adecuación de rutas alimentadores y 1 para mantenimiento, todos contratados en forma separada, mediante el mismo esquema: contratos de obra pública a precio global. Adicionalmente, se firmaron 12 contratos para diseños e interventorias al los diseños y 12 para la interventoría de los contratos de construcción

En la segunda parte de la fase II (Suba y NQS): El Plan de Desarrollo para la vigencia 2001-2003 contempló en el “Programa de Movilidad” como proyecto prioritario la construcción de tres troncales: Américas, NQS y Avenida Suba. Para cumplir con las metas del Plan de Desarrollo se contrato con recursos del convenio Nación- Distrito la construcción de la troncal Américas- Calle 13. Ante la falta de disponibilidad de recursos, para adelantar del año 2009 a los años 2005 y 2006 la entrada en operación de las troncales NQS y Avenida Suba, el Distrito con fundamento en la ley 105 de 1993¹² y soportado en un estudio de evaluación beneficio- costo “(...) debido a la falta de disponibilidad de recursos en el Distrito para ejecutar en forma adelantada las obras de Transmilenio, se estructuraron contratos de concesión¹³, trasladando el riesgo de financiación a los concesionarios. Bajo esta modalidad se licitaron y adjudicaron los contratos para construcción de vías¹⁴ y espacio público, y se empaquetó la construcción de estaciones sencillas e intermedias, puentes peatonales y patios en los

¹¹ la construcción de las obras des troncales fase I (Caracas, Auto norte y Calle 80) se ejecuto a través de contratos de **Obra Pública a precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste**

¹² Ley 105 de diciembre 30 de 1993 “(...) artículo 30º. **Del contrato de concesión.** La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedara establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.(...)”

¹³ Ley 105 de diciembre 30 de 1993 “(...) artículo 30º. **Del contrato de concesión.** La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedara establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.(...)” esta nota del pie de pagina no corresponde al texto del documento

¹⁴ Incluidos los puentes vehiculares.

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

contratos de la troncal Norte – Quito – Sur. En Suba los contratos no incluyeron la construcción de patios. Al igual que en el caso de las Américas, estos contratos incluyen el desarrollo de tres etapas con distintas actividades claramente identificadas para cada una de ellas: preconstrucción (diseños y cierre financiero); construcción; y, mantenimiento. Esta última etapa abarca un período de cinco años a partir de la finalización de las obras de construcción.

Quizás la principal innovación de los contratos de fase II es que los riesgos de ingeniería se trasladan completamente al contratista. En la etapa de preconstrucción el contratista revisa los diseños desarrollados por el IDU y puede aceptarlos o modificarlos, pero en cualquier caso, los riesgos futuros asociados a la estabilidad de las obras quedan en su cabeza. De igual forma, el constructor puede realizar modificaciones en la etapa de ejecución pero, a diferencia de fase I, la responsabilidad sobre estos cambios se mantiene en el contratista.

Se celebraron, adicionalmente, 2 contratos para la construcción de los alimentadores (uno en Suba y otro en la NQS); un contrato para la construcción del parqueadero de la Calle 6 y, un contrato para la construcción de la estación de cabecera y el patio (garaje) de la troncal Avenida Suba. Estos últimos contratos son de obra pública costo global e incluyen el mantenimiento.

Con relación a la interventoría de Fases I y II, el alcance de las actividades a cargo del interventor cambió radicalmente en las dos fases. En la primera, el interventor se limita a verificar que el contratista efectivamente haya ejecutado las cantidades de obra reportadas por el contratista y a verificar que se cumplan las normas técnicas de construcción que rigen el contrato.

En la Fase II, el alcance de la interventoría es mucho más amplio. En primer lugar, no está limitada al componente técnico, sino que incluye la vigilancia sobre los componentes administrativo y financiero de los contratos. En el componente técnico, la interventoría, si bien no aprueba diseños porque son responsabilidad del contratista, debe vigilar que éstos cumplan con las especificaciones técnicas generales y particulares que se pactan en el contrato y debe verificar que cumplan con los resultados esperados, en particular, con el estado de condición y la vida residual de la vía exigida en el contrato. También debe verificar que se cumplan las condiciones pactadas en términos de cronograma de obras y cumplimiento de hitos contractuales para la ejecución financiera del contrato.

En la etapa de preconstrucción se definen y se pactan hitos físicos de obra en un cronograma a lo largo del horizonte del contrato. El cumplimiento a satisfacción de estos hitos constituye un derecho adquirido del constructor sobre un porcentaje del pago principal del proyecto. Este mecanismo facilita la banqueabilidad del proyecto en la medida en que para las entidades financieras se elimina el riesgo de eventuales incumplimientos.

Como un avance en la estructuración de este tipo de contratos, se vinculó al interventor en la responsabilidad por el incumplimiento de las especificaciones técnicas y en el resultado del contrato hasta por el 20% del valor asociado a los incumplimientos del contratista. Finalmente, el interventor se contrata para toda la vida del contrato, es decir, desde el inicio de la etapa de preconstrucción hasta la finalización de la etapa de mantenimiento (...)¹⁵.

2.2.2. Avances y Costos de la Infraestructura Física del Sistema Construida y en Construcción.

¹⁵ Tomado del informe de marzo 6 de 2006: "DIAGNOSTICO FINANCIERO Y JURÍDICO DE LA FASE I Y II, LEVANTAMIENTO DE LA LÍNEA DE BASE PARA LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA Y JURÍDICA DE LA FASE III Y ELABORACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DE UN ESTRUCTURADOR FINANCIERO Y JURÍDICO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA FASE III DEL SISTEMA TRANSMILENIO". Contratado por el IDU y Transmilenio S.A.

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

Cuadro No. 3
 DETALLE DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA CONSTRUIDA EN LAS TRONCALES 1 Y 2
 COSTOS TOTALES Y POR KILÓMETRO CONSTRUIDO

(Millones de \$ de diciembre de 2005)

	FASE I				FASE II				GRAN
	Calle 80	Caracas	Autonorte	TOTAL	Americas	NQS	Suba	TOTAL	TOTAL
INFRAESTRUCTURA									
1.Longitud(Km)	10.1	21.9	10.3	42.3	13	19.3	10	42.3	84.6
2. Km- Carril: así:	110.36	141.92	122.28	374.56	155.83	209.25	102.85	467.93	842.49
2.1.Km-Carril: Uso TransMilenio	41.76	75.83	26.26	143.85	51.48	62	28.52	142	285.85
2.2.Km-Carril: Uso Mixto	68.6	66.09	96.02	230.71	104.35	147.25	74.33	325.93	556.64
3.Estaciones Sencillas	11	28	14	53	14	20	13	47	100
4.Estaciones Intermedias	2	2		4	2	1		3	7
5.Puentes Peatonales	13	3	15	31	12	35	6	53	84
6.Puentes vehiculares	4			4		12	9	21	25
7. Puentes Deprimidos			1	1	3	14	2	19	20
8.Portales	1	2	1	4	1	1	1	3	7
9.Patios	1	2	1	4	1	2	1	4	8
10.Cidorruta (Km.)	10	1.6	21.4	33	17.2	7.64	5.71	30.55	63.55
11. Espacio Publico (m2)	213,251	188,954	212,370	614,575	237,129	462,711	262,548	962,388	1,576,963
12Espacio publico por Km (m2/km)	21,114	8,628	20,618	14,529	18,241	23,975	26,255	22,751	18,640
13.Rutas Alimentadoras (longitud kms. adecuación)	61.20	161.75	76.25	299.20	48.69			48.69	347.89
COSTOS									
Costo Total(Millones \$ Dic. 2005)	327,669	374,334	264,882	966,885	444,928	1,520,895	711,482	2,677,305	3,644,190
Costo/km (Millones \$ Dic. 2005)	32,442	17,093	25,717	22,858	34,225	78,803	71,148	63,293	43,076
Costo/km (US Millones Dic. 2005)	14.2	7.5	11.3	10.0	15.0	34.5	31.1	27.7	18.9

Elaboro y proceso: Subdirección Análisis sectorial. Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

El Sistema Transmilenio en sus fases I y II, cuenta actualmente con 84,6 km distribuidos en 6 troncales (Cuadro No.2), lo que significa una ejecución del 65% con respecto a los 130,4 Km. programados para el 2005¹⁶ y un avance del 21,8% sobre el total de los 388 km. proyectados a construir en la totalidad del Sistema TransMilenio, con lo cual se espera cubrir el 100% de los viajes de transporte público de la ciudad.

De las doce troncales programadas para el año 2005 (Calle 80, Caracas, Auto norte, Américas, Avenida Suba, Corredor Ferreo del Sur, Avenida de los Cerros, Carrera 10, Carrera 7, calle 170 y Calle 26), se han construido cinco y una más que no estaba contemplada inicialmente: que corresponde al primer tramo de la troncal NQS.

La Fase I del Sistema TransMilenio se construyó entre 1999 y 2001 en una longitud de 42,3 Km, y esta compuesta por las siguientes 3 troncales:

- *Avenida Caracas (incluye los ramales del Eje Ambiental- Avenida Jiménez y el Tunal):* Con una longitud de 22 kilómetros¹⁷, comienza en la calle 80, continua por la avenida Caracas hasta la calle 63 sur. En la calle 80 presenta integración operacional con la troncal de la 80 y la

¹⁶ De las 14 rutas troncales programadas en el POT(artículo 418) entre los años 2000- 2005, se han construido cinco (Autonorte, Caracas, calle 80, Américas, y NQS) y una mas: la Avenida Suba que se espera entre en operación en el primer semestre de 2006. quedarían faltando por construir 8: Calle 26, Carrera 10, Carrera 7ª, Corredor férreo del Sur, Avenida los Cerros, Calle 6, Calle 170, y la Avenida Longitudinal de Occidente.

¹⁷ Incluye 1.9 Km. del Eje Ambiental

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

Autopista Norte, convirtiéndose en la principal arteria de transporte masivo urbano que atraviesa la ciudad de sur a norte; de este corredor y con el fin de dar mayor accesibilidad a la zona sur de la ciudad, se desprende el ramal del Tunal, que conecta la Avenida Caracas con la Avenida Boyacá.

- *Autopista Medellín o calle 80:* vía de carácter urbano-regional que permite la conexión de la zona occidental al centro de Bogotá, al mismo tiempo que integra los viajes provenientes de los municipios cercanos: Madrid, Funza, Mosquera y Cota entre otros. Con 10.1 kilómetros de longitud, empieza en la carrera 96 y se extiende por la calle 80 hasta la troncal de la avenida Caracas.
- *Autopista Norte:* A partir de la calle 80 es la continuación de la Avenida Caracas hacia el norte de Bogotá exactamente hasta la calle 174, este corredor de carácter urbano regional de 10.3 kilómetros de extensión, integra los viajes provenientes de los municipios cercanos de Chia, Cajicá y Sopó entre otros.

La fase II contratada y construida entre 2002 y 2006, tiene una longitud total de 42,3 Km, se encuentra compuesta por 3 troncales que llevan el transporte masivo de pasajeros a las localidades de Kennedy, suba y Bosa, en su implantación de ha incentivado la integración con medios alternativos de transporte como la bicicleta, pues cuenta con dos cicloparqueaderos en el portal Américas y en la estación intermedia de Banderas lo que permite ampliar la cobertura del sistema:

- *Américas-Calle 13:* Una de las principales vías del sur occidente de la ciudad. conecta zonas de carácter residencial de estratos medios y bajos con las principales zonas industriales y el centro de Bogotá; en con una longitud de 13 kilómetros empieza sobre la avenida Ciudad de Cali con Avenida Villavicencio. continúa por la avenida las Américas hasta Puente Aranda, donde toma la calle 13 hasta la troncal de la Caracas. Presenta integración operacional con estaciones en la troncal Avenida Caracas y en la NQS.
- *Avenida Suba:* Conecta el antiguo municipio de Suba, con el resto de la ciudad, comienza en la avenida Ciudad de Cali y se extiende en una longitud de 10 kilómetros por la Avenida Suba hasta la calle 80.
- *Corredor Norte-Quito-Sur (NQS):* se constituye en la entrada principal del Sur del país a la capital de la República. Como corredor urbano, es el eje que conecta el suroccidente de Bogotá (en los límites con Soacha) con el norte, bordeando lo que se conoce como el centro expandido de la ciudad. A su paso facilita la accesibilidad a importantes puntos de

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

atracción de viajes como son el centro Administrativo, la Universidad Nacional y el estadio el Campín. A través de sus 19.3 kilómetros de longitud presenta integración operacional con las troncales: Suba, Autopista Norte, Américas y Calle 80.

2.2.3. Costos de la Infraestructura Física del Sistema Construida y en Construcción.

Cuadro No. 4
COSTO: ADECUACIÓN Y CONSTRUCCIÓN TRONCALES SISTEMA TRANSMILENIO
(Millones de \$ de diciembre de 2005)

TRONCALES CONSTRUIDAS	Millones de \$ aportados		TOTAL	
	Nación	Distrito	Millones de \$	%
FASE I	200.623	766.262	966.885	26,5%
1.Calle 80	24.107	303.562	327.669	9,0%
2.Caracas	84.236	267.269	351.505	9,6%
Eje Ambiental	3.390	19.439	22.829	0,6%
3.Autopista Norte	88.890	175.992	264.882	7,3%
FASEII	1.837.029	840.276	2.677.305	73,5%
1.Américas	208.885	236.043	444.928	12,2%
2.NQS	1.146.998	373.897	1.520.895	41,7%
3.Avenida Suba	481.146	230.336	711.482	19,5%
TOTAL FASE 1 Y 2	2.037.652	1.606.538	3.644.190	100,0%
TOTAL %	55,9%	44,1%	100,0%	

Fuente: Gerencia Proyecto TRANSMILENIO, Instituto de Desarrollo Urbano-IDU.
Elaboro y proceso: Subdirección Análisis sectorial. Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

Durante el periodo 1995-2005, la Nación y el Distrito Capital, han invertido en la adecuación y construcción de las fases I y II del Sistema TRANSMILENIO, cerca de \$3,7 billones del 2005, de los cuales el 27% se contrataron para la construcción de las troncales: Calle 80, Caracas(incluido el eje ambiental de la Jiménez) y Auto- Norte , que corresponden a la ejecución de la Fase I del Sistema TRANSMILENIO; el 73% restante se invirtieron en la construcción de las troncales de la Fase II del Sistema: Américas, Norte- Quito- Sur y la troncal de Suba.

Del total de los recursos utilizados (\$3,7 billones de 2005): el 56% que asciende \$2 Billones de 2005 fueron aportados por la Nación, y el 44% restante (\$1,7 billones de pesos de 2005) corresponden a transferencias recibidas del

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

Presupuesto Distrital (Distrito \$1.374.107. millones, Banco Mundial \$167,655 millones¹⁸, CAF \$64,775 millones¹⁹).

Cuadro No. 5

COSTOS TOTALES Y POR KILÓMETRO CONSTRUIDO TRONCALES FASES 1 Y 2
(Millones de \$ de diciembre de 2005)

TRONCALES FASE 1 Y 2 CONSTRUIDAS	Kilómetros de longitud troncales Km.carril: TransMilenio, usos mixto			Costos vias(+) Estaciones, Portales y Patios(+) Puentes: peatonales, vehiculares, deprimidos(+) Ciclorrutas(+) espacio publico(+) Rutas A.		
	Total KM de Longitud Troncal	Kilómetros Carril		Costo en millones de \$ de Diciembre de 2005		Costo en millones de USD de Diciembre de 2005
		Uso Transmilenio	Uso Mixto	Total	Por Kilómetro	Por Kilómetro
	FASE I	42.3	143.85	230.71	\$ 966,885	\$ 75,252.1
Calle 80	10.1	41.76	68.6	\$ 327,669	\$ 32,442.5	US \$14.2
Caracas	21.9	75.83	66.09	\$ 374,334	\$ 17,092.9	US \$ 7.5
Autonorte	10.3	26.26	96.02	\$ 264,882	\$ 25,716.7	US \$11.3
FASE II	42.3	142	325.93	\$ 2,677,305	\$ 63,293.3	US \$27.7
Américas	13.0	51.48	104.35	\$ 444,928	\$ 34,225.2	US \$15.0
NQS	19.3	62	147.25	\$ 1,520,895	\$ 78,802.8	US \$34.5
Suba	10.0	28.52	74.33	\$ 711,482	\$ 71,148.2	US \$31.1
TOTALES	84.6	285.85	556.64	\$ 3,644,190	\$ 43,075.5	US \$18.9

Elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

Tal como se observa en el cuadro No.5, el costo promedio por kilómetro construido para el conjunto de las seis troncales de las fases 1 y 2, asciende a precios de 2005 a US \$ 18.9 millones, superando de manera protuberante los US \$5 millones proyectados a precios del 2000 en el documento Conpes 3093²⁰. Esta diferencia se hace aun mas notoria, cuando se compara el precio de referencia (US \$ 5 millones de 2000) con el valor ejecutado para cada una de las seis troncales: Siendo el mas aproximado el de la troncal Caracas con un costo promedio por kilómetro de US \$ 7.5 millones, le siguen en su orden la Autopista Norte con US \$ 11.3 millones por kilómetro, Calle 80 con un costo de kilómetro construido de US \$ 14.2 millones, Américas con US \$ 15 millones; siendo las de mayor valor. la troncal Avenida Suba con un Costo promedio de US \$ 31.1 millones y la troncal NQS en la que el costo por Kilómetro construido ascendió a la suma de US \$34.5 millones.

Sin desconocer que el diferencial de costos por kilómetro construido se encuentra influenciado por:

¹⁸ Dos créditos suscritos por la Administración Distrital: el primero en octubre de 1996 por valor de US \$60 millones invertidos en la construcción de la troncales calle 80 y Caracas y rutas alimentadoras, y el segundo firmado en junio de 2003 por valor de US \$100 millones de los cuales US \$39 se invirtieron en rehabilitación y adecuación rutas alimentadoras.

¹⁹ El 21 de noviembre de 2001, el Distrito suscribe el contrato CFA-1880 con la Corporación Andina de Fomento-CAF, por valor de US \$100 millones para el financiamiento del Plan Vial y el Programa Educativo del Distrito, con un plazo de 10 años. Del total del préstamo una parte se invirtió en la construcción del Patio y Portal de la troncal Américas, rehabilitación y mantenimiento de rutas alimentadoras cuenca Portal Usme y cuenca Portal Tunal.

²⁰ Del 15 de Noviembre de 2000

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

- Las diferencias en áreas de los carriles alternos de circulación mixta de vehículos (particulares, camiones, taxis etc.) diferentes a los carriles de circulación de los buses troncales del Sistema.
- Las diferencias que se presentan en el proceso de construcción originados en la tendencia de cambios entre pavimentos flexibles y pavimentos rígidos y sus especificaciones técnicas.
- El tamaño de las estaciones para servicios troncales.
- Las áreas de patios de operación mantenimiento y estacionamiento de los buses troncales.
- Los espacios y elementos necesarios para garantizar la accesibilidad al Sistema en condiciones de seguridad de los usuarios.
- La construcción de ciclorrutas y la rehabilitación de vías para las rutas alimentadoras.
- los recursos por valor de \$15,000. millones que del “Convenio Nación Distrito”, se destinaron a: \$10,597. millones para la reparación de las losas de las troncales Caracas y Auto norte; \$2,309 millones para cambios parciales de carpeta asfáltica en la troncal calle 80; y 2,072 millones para reparaciones y cambio de adoquines en el Eje Ambiental.
- y uno último, advertido por la contraloría de Bogotá en varias oportunidades: El costo financiero de las troncales NQS y Suba.

2.2.4. Costo del Cambio de losas, Carpeta Asfáltica y Adoquines en las Troncales Transmilenio Durante el Periodo 2003-Abril 30 de 2006.

CUADRO N° 6
MANTENIMIENTO CORRECTIVO REALIZADO HASTA MARZO 30 DE 2006 EN LAS TRONCALES: AUTOPISTA NORTE. AVENIDA CARACAS, CALLE 80 Y EJE AMBIENTAL

	LOSAS REPARADAS				CAMBIO CAPA ASFALTICA		CAMBIO ADOQUINES		TOTAL COSTO
	AUTONORTE		CARACAS		CALLE 80		EJE AMBIENTAL		Reparación
	Losas	Millones \$	Losas	Millones \$	M2	Millones \$	M2	Millones \$	(Millones \$)
2003	175	1,006.5	101	753.9	160.33	29.6	2,208	317.1	2,107.1
2004	333	1,852.8	451	2,862.6	3,373.35	215.3	1,470	177.5	5,108.2
2005	238	1,356.6	281	1,656.6	30,628.82	2,064.0	3,651	1,325.9	6,403.1
2006	99	602.6	79	505.3			624	250.7	1,358.6
TOTAL	845	4,818.5	912	5,778.4	34,162.50	2,308.9	7,953	2,071.2	14,977.0

Fuente: IDU
 Elaboró: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transportes

En el cuadro anterior se observa el costo de las reparaciones de 1.757 losas, Autopista Norte y Avenida Caracas; el cambio de 31.215 M2 de carpeta asfáltica y en algunos puntos de base granular de la troncal Calle 80; y el cambio de adoquines y emboquillado en el Eje Ambiental de la calle 1 con un costo total de \$14,977 millones, distribuidos así:

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

- De la Troncal “Autopista Norte”: durante el periodo 2003- abril 30 de 2006 se han reparado un total de 845 losas con un costo de \$4,819. millones.
- De la Troncal “Avenida Caracas”: durante el periodo 2003- abril 30 de 2006 se han reparado un total de 912 losas con un costo de \$5,778. millones.
- De la troncal “Avenida 80”: durante el periodo 2003- abril 30 de 2006 se ha efectuado el cambio de la carpeta asfáltica y algunos puntos de base granular en aproximadamente 34,163 M2 con un costo de \$2,309 millones.
- Del “Eje Ambiental Calle 13”: durante el periodo 2003- abril 30 de 2006 se efectuó el cambio de adoquines y otras reparaciones en 7,953 M2 con un costo total de \$2, 071 millones.

2.2.5. El Costo Financiero en la Construcción de las Troncales NQS y Avenida Suba.

Con la construcción de las troncales de fase 1: Calle 80, Caracas y Autopista Norte se agotaron los recursos (parciales) provistos por el Distrito con la contratación de dos créditos con el Banco Mundial y la CAF.

Para la vigencia 2001-2003 el Plan de desarrollo contempló en el “Programa de Movilidad” como proyecto prioritario la construcción de las troncales fase 2: Américas-Calle 13, NQS y Avenida Suba. Fue así que como con los primeros flujos del “Convenio Nación Distrito” se terminó de construir durante el 2003, la troncal Américas Calle 13. Sin embargo, para la construcción de las troncales NQS y Suba no se contaba con los recursos de flujo necesarios para financiar su construcción, por lo cual se requería anticipar los recursos de vigencias futuras provenientes del Convenio Nación Distrito.

Por lo anterior, el IDU y Transmilenio S.A. contrataron con la firma Durán & Osorio Abogados Asociados, la estructuración legal y financiera (esta ultima subcontratada con Corfivalle) de un esquema de concesión para construir las troncales NQS y Av. Suba, con el cual las firmas de ingeniería conseguirían en el sector financiero los \$923.9²¹ millones necesarios para construirlas entre 2003 y 2005, mientras que el Distrito les pagaría las inversiones a los 7 concesionarios, con vigencias futuras entre los años 2004-2011.

Después de descartar el endeudamiento en cabeza del Distrito por las limitaciones previstas en la Ley 358 de 1997 y el endeudamiento vía mercado de capitales (colombiano e internacional) y bajo el argumento de no poner presión a las finanzas del Distrito. Se licitaron y adjudicaron los contratos para construcción de vías (incluidos puentes vehiculares) y espacio público, y se empaquetó la construcción de estaciones sencillas e intermedias, puentes peatonales y patios en los contratos de la troncal NQS; en la Suba los contratos no incluyeron la

²¹Estimado sin mantenimiento por 5 años (\$45.8 millones) y sin interventoría (\$51.3 millones): Obras a precio global: \$714.7 millones (+) Obras a Precio Unitario: \$209.2 millones-Tomado de “Interrogantes sobre la contratación de la segunda fase de las troncales Transmilenio” Contraloría de Bogotá 2004.

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

construcción de patios. Todo esto bajo unas condiciones de financiación previstas por el estructurador financiero que se lograron establecer incluían un costo financiero que para el 2002 fue del 12.6% real anual y del 20% nominal anual (incluida inflación) tal como se observa en el cuadro siguiente.

Cuadro No. 7
Estructuración del costo Financiero troncales NQS y SUBA

Fuente Financiamiento NQS y Suba	Participación	Tasa	
		Real Anual	Nominal Anual
1. Capital Propio	28%	16.0%	22%-23%
2. Endeudamiento	72%	11.3%	DTF + 5 puntos
Costo Promedio	100%	12.6%	19%-20%

Elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

Sin embargo las consideraciones de la Contraloría de Bogotá son bien Diferentes a las consideradas por el estructurador en el sentido de que aun existiendo las restricciones propias fijadas por la Ley 358 de 1997 y teniendo en cuenta el hecho que en el 2003, del cupo de endeudamiento fijado el saldo disponible de US \$ 57,3 millones del cupo de endeudamiento fijado por el Concejo de Bogotá en un monto de US \$778 , solo existía un saldo disponible de endeudamiento de US \$57.3 millones si era viable ampliar el cupo de endeudamiento, previo un escenario de negociación con la Nación (considerando opciones como la suscripción de un Plan de Mejoramiento) que permitiera de acuerdo a las necesidades de flujo, la emisión gradual de títulos de deuda para financiar la construcción de las troncales NQS y Suba con contratos de obra pública, respaldando la emisión con el flujo asegurado de vigencias futuras del “Convenio Nación Distrito” y obtener así recursos con un costo de 7,75% real anual, muy inferior al costo finalmente contratado bajo la figura de contratos por concesión que fue del 12,6%, lo que le representó al Distrito costos financieros superiores a los \$400.000 millones de pesos, tal como se señala en el cuadro siguiente.

Cuadro No. 8
Comparación entre el costo de contratar vía esquemas de Concesión y
Contratación de obra pública

(Millones de \$ de diciembre de 2002)

Parámetro	Modelo Concesión IDU- Transmilenio S.A.	Modelo Deuda Costo TES	Diferencias
1. Inversión Contratista	1,095,127	1,020,878	74,249
1.1. Obras a Precio Global	714,646	714,646	-
1.2. Obras a Precio Unitario	209,147	209,147	-
1.3 Mantenimiento	45,768	45,768	-
1.4. Gastos Fiduciarios y de Concesión:	125,566	51,317	74,249
1.4.1. Costo Fiducia.	1,838		1,838
1.4.2. Gastos Administración, Imprevistos, otros	32,181		32,181
1.4.3. Impuestos diferentes a la renta			-
1.4.3.1. Impuesto de Timbre	12,533		12,533
1.4.3.2. Industria y Comercio	11,530		11,530
1.4.3.3. Tres por mil	5,013		5,013
1.4.4. Interventoria	51,317	51,317	-
1.4.5. Seguros y Comisión de Éxito	11,154		11,154
2. Costos financieros	575,938	172,569	403,369
2.1. Intereses Deuda	277,794	172,569	105,225

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

2.2. Manejo Concesionario	232,794		232,794
2.3. Impuesto a la Renta	65,350		65,350
COSTO TOTAL DEL PROYECTO	1,671,065	1,193,447	477,618

Fuente: Interrogantes sobre la contratación de la segunda fase de las troncales de TransMilenio, Contraloría de Bogotá, 2004. Cálculos Contraloría de Bogotá

Es importante recordar tal como lo advirtió la Contraloría de Bogotá, que una parte importante del costo de construcción de las troncales NQS y Avenida Suba, se encuentra representada en el costo de intermediación financiera que la administración Distrital por recomendación del estructurador legal y financiero²², involucró en los siete contratos de construcción de la Infraestructura física de las troncales NQS y Avenida Suba, bajo la figura de los contratos de construcción por el sistema de concesión²³, que le genero a la ciudad un mayor costo financiero en la construcción de las troncales NQS y Avenida Suba, de mas de \$400 mil millones, tal como lo advirtió la Contraloría de Bogotá a finales del 2003²⁴, y posteriormente en julio 13 de 2005.

Estas advertencias de la Contraloría de Bogotá, enmarcadas en el hecho de que: previo a la programación de la construcción de las troncales NQS y Avenida Suba y ante la clara evidencia de la liquidez para contratar, la administración Distrital no haya gestionado en el mercado de capitales la consecución de recursos, amparado en el flujo de vigencias futuras tal como lo recomendaba en alguna forma el documento CONPES 3093²⁵ de noviembre de 1999; PERSEGUÍAN UN OBJETIVO ESENCIAL: que al margen de lo pactado en el numeral 14.1.1. del artículo 14 de los contratos de concesión, la Nación y el Distrito mediante una estrategia concertada, buscaran la dinámica financiera que permitiera al Distrito recuperar parte del sobrecosto financiero contratado, proponiendo a cada uno de los siete concesionarios el prepago de la deuda contratada con pagos hasta el 2011, que en pesos del 2005 ascendía a \$1,583 millones (71% del total contratado), situación esta que finalmente no se dio, entre otros, por los siguientes aspectos:

²²La estructuración legal y financiera del esquema de contratación fue adelantada por la firma Durán & Osorio Abogados Asociados mediante contratos 280 de 2002 y 011 de 2003 por un valor total de \$2.874 millones, incluido el pago de \$1.460 millones de comisión de éxito.

²³ Ley 105 de diciembre 30 de 1993 “(...) artículo 30º. **Del contrato de concesión.** La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.(...)”.

²⁴ Con la publicación a finales del 2003 por parte de la Contraloría de Bogotá sobre el informe sectorial: “Interrogantes sobre la contratación de la segunda fase de las troncales de transmilenio”.

²⁵ “(...) VI RECOMENDACIONES

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:.....

2. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación:.....

- Obtener, si es necesario, la autorización para contratar operaciones de crédito público u otras autorizaciones que aseguren la participación de la Nación en el proyecto (...)”.

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

- Cláusula de los contratos de NQS y Suba que dificultan cualquier posibilidad de negociación

El Distrito desde el momento de la estructuración financiera y legal, amordazó cualquier posibilidad de prepago al pactar en condiciones ampliamente desventajosas.

La cláusula 14.1.1. Fondeo de la Subcuenta de pagos dice: “(...)En el evento en que TM cuente con recursos disponibles, podrá pagar sumas de dinero adicionales y/o en fechas diferentes a las previstas en los cronogramas de pagos,..... El valor a descontar....., será igual al valor futuro de la sumas de dinero pagadas en adición y/o en fechas anteriores a las previstas que haya realizado **TRANSMILENIO**, actualizado con la **DTF** vigente para el día de pago anticipado.(...)”.

En otras palabras, esta cláusula pacto que todos los pagos estacionados en cualquier fecha futura hasta el 2011, que tienen inmersos los costos financieros estimados por el estructurador: DTF + 5 puntos(para cada anualidad) para la porción de endeudamiento y del 22% para el capital propio en un escenario de prepago, únicamente serian recuperables para cada anualidad en la dtf vigente en el momento de la negociación. Recuperación muy baja si se tiene en cuenta que actualmente la Tesorería del Distrito tiene rentabilidades superiores a la DTF.

- La “(...) cláusula 18.5 DESARROLLO DE ESQUEMAS FINANCIEROS. Con el fin de facilitar la consecución de los recursos necesarios para el Proyecto, el concesionario o la entidad fiduciaria podrán desarrollar esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros. Para estos efectos, los derechos económicos a favor del Concesionario, derivados de este Contrato, podrán ser cedidos, sin limitación alguna, a los financiadores. Lo anterior debe entenderse sin perjuicio de que la contabilización deba estar centrada en el Fideicomiso, sin perjuicio de los derechos del IDU y/ Transmilenio (...)”.

En aplicación de esta cláusula, y como era de esperarse 4 de los 7 concesionarios sustituyeron deuda emitiendo bonos en el 2005 por valor de US 277.43 millones así:

- √ Metrodistrito (NQS sector Norte Tramo 2): US 54.82 millones
- √ Suba Tramo 1.....US 65.59 millones
- √ Suba Tramo 2US 74.56 millones
- √ NQS Sector SUR Tramo 1.....US 82.46 millones

En el siguiente artículo se resumen los ÉXITOS de la colocación de bonos de METRODISTRITO, en la que se destaca la demanda y la tasa a la que fueron colocados:

“(...) de 125.000 millones de pesos que colocó con gran éxito en el mercado público de valores colombiano. La operación fue liderada por Banca de Inversión Corfinsura – Colcorp en calidad de Estructurador y Agente Líder Colocador, Sumatoria como Estructurador y Su valor como Agente Colocador.

El emisor, tiene como objeto principal la celebración y ejecución del contrato estatal de concesión, correspondiente al tramo 2 NQS (Transmilenio) entre la calle 92 y la calle 68 en Bogotá.

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

Metrodistrito, por su cuenta y riesgo, se encarga de la ejecución de las obras, la adecuación de la troncal NQS Sector Norte y el mantenimiento de la misma, por un término de 5 años.

Esta emisión, calificada AAA por Duff & Phelps de Colombia S.A. fue demanda en \$425.250 millones, equivalentes a 3.4 veces el valor de la oferta. Los títulos son a la orden, pueden ser negociados en el mercado secundario y fueron colocados así:

- Serie D \$72.900 millones a 36 meses al IPC + 1.47% EA
- Serie F \$52.100 millones a 51 meses al IPC + 1.75% EA.

Esta nueva emisión permite ratificar la solidez y confianza que inspira en el mercado estas operaciones y potenciar el mercado de valores en Colombia.

*GERENCIA DE COMUNICACIONES CORPORATIVAS
Diciembre 14 de 2005.(...)”*

Con ello se incrementó aún más la rentabilidad de los concesionarios en la construcción de las troncales NQS y Suba, sin saber aún a cuanto ascenderán las ganancias derivadas por los ahorros en los cambios de diseños.

2.3. Fuentes, Usos y Disponibilidad de Recursos para la Construcción de la Infraestructura Física del Sistema.

Cuadro No .9
SALDO DE RECURSOS APORTADOS POR LA NACIÓN Y EL DISTRITO
PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA DEL SISTEMA
TRANSMILENIO
DISPONIBLES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FASE III Y OTRAS FASES
(Millones de \$ de diciembre de 2005)

	NACIÓN		DISTRITO		TOTAL	
	Millns \$ 2005	%	Millns \$ 2005	%	Millns \$ 2005	%
1.FUENTES:	3,126,314	57%	2,401,568	43%	5,527,882	100%
1.1.Convenio Nación Distrito (Conpes 3093)	2,978,153	65%	1,637,136	35%	4,615,289	100%
1.2. Otros recursos diferentes al Convenio	148,161	16%	764,432	84%	912,593	100%
2. Menos: FUENTES COMPROMETIDAS	2,037,652	56%	1,606,537	44%	3,644,189	66%
2.1.Con recursos Convenio Nación Distrito	1,889,491	69%	842,105	31%	2,731,596	59%
2.2. Con recursos de otras fuentes	148,161	16%	764,432	84%	912,593	100%
3. SALDO PARA FASE III Y OTRAS(1-2)	1,088,662	58%	795,031	42%	1,883,693	34%
3.1. De recursos Convenio Nación Distrito	1,088,662	58%	795,031	42%	1,883,693	41%
3.2. De otros recursos						

Fuente: Gerencia Proyecto Transmilenio, Instituto de desarrollo Urbano- IDU.

Elaboro y Proceso: Subdirección Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá

Durante el periodo 1995-2005, a precios constantes de diciembre de 2005 el “Sistema Transmilenio” ha asegurado recursos en la cuantía de \$ 5.527,882 millones de los cuales el 83.5% (\$4.615.289 millones) han sido aportados en

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

cumplimiento del convenio suscrito el 24 de junio de 1998 entre la Nación, el Distrito Capital y el IDU, y el 16.5% (\$912.593 millones) a través de fuentes diferentes al convenio vigente

Teniendo en cuenta los flujos de fondos acordados con la Nación y EL Distrito para el financiamiento del Sistema Transmilenio, y descontando lo pagado y comprometido hasta el 2011 (\$3.644.189 millones de pesos de 2005) para la construcción de los 84,6 Km distribuidos en las 6 troncales de la FASE I y FASE II y los valores requeridos para mantenimiento, se tiene a diciembre de 2005 una disponibilidad de fondos de \$ 1.883.693 millones de pesos constantes del 2005. Descontados del saldo libre de afectación existe a diciembre 31 de 2005 los costos de construcción de las tres troncales de la FASE III²⁶ que el Gobierno Distrital planea iniciar en el 2006²⁷, con un presupuesto preliminar de construcción calculado en \$ 1.309.885 millones (sin incluir el valor destinado a estudios, interventoría y componente financiero), quedarían disponibles \$573.808 millones a precios constantes de 2005 para cubrir: el costo financiero que determine la estructuración financiera de las troncales calle 26 y carrera 10 y 7 (fase III) y la construcción de algunos kilómetros- carril de cualquiera de las 6 troncales restantes de las 14 que el POT tenía previsto construirse durante el periodo 2001-2005²⁸, quedando prácticamente agotados los recursos provistos en el Convenio suscrito entre la Nación y el Distrito en 24 de junio de 1998.

Es claro que en el año de 2009, con la entrada en operación de las troncales de la fase III (calle 26, carrera 10 y carrera 7):

- El Sistema TransMilenio, habrá comprometido el 100% de los US \$ 1.970 millones de 2000 que el Distrito estimó que a precios del 2000 costaría la totalidad del proyecto, Lográndose apenas un avance real del 30.4% (117.8 kilómetros) sobre el total de los 388 kilómetros de troncal a construir.
- Del 80% de viajes de transporte público que se esperaba atender cuando se agotaran los US \$ 1.970 millones de 2000, que la Nación y el Distrito esperaban lograr en el 2016 cuando estuviera en operación la

²⁶ Costo de obra de las próximas dos troncales a iniciar en el 2006: Los 14,4 kilómetros carril proyectados para la troncal de la calle 26 con un valor preliminar (sin incluir costo financiero) estimado de \$470.256 millones (\$ 32.657 millones/kilómetro- carril). Los 18,8 Kilómetros carril proyectados para la troncal carrera 7 y 10 con un valor preliminar (sin incluir costo financiero) estimado de \$839.629 millones (\$ 44.661 millones/kilómetro- carril).

²⁷ el IDU ha estimado de manera preliminar, que para las troncales de la calle 26 y carrera 10^a los estudios y diseños estarán listos al finalizar el 2006 y que la iniciación de obras será a mediados de 2007 las cuales se extenderán

²⁸ 14 Troncales inicialmente programadas para el año 2005: Calle 80, Caracas, Autopista Norte, Américas, Avenida Suba, NQS (construidas en Fase I y II) y las que faltarían por construirse: Calle 26, Carrera 10, Carrera 7^a (Fase III), Corredor férreo del Sur, Avenida los Cerros, Calle 6, Calle 170, y la Avenida Longitudinal de Occidente.

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

totalidad del sistema, solo se podrán atender cerca del 28%, lo cual causara efectos graves sobre la política de movilidad, que se ha venido construyendo alrededor de la implementación total del Sistema.

Ante la evidencia del agotamiento de los recursos ya asignados, y con el ánimo de dar continuidad a la política de movilidad en Bogotá, es de carácter urgente que tanto la Nación²⁹ como el Distrito entren a definir el cronograma y los recursos que aseguren la continuidad del Sistema TransMilenio en sus componentes de infraestructura física y operacional. Además de la forma, montos y oportunidad en la provisión de recursos, es igualmente importante que tanto que tanto la Nación como el Distrito entren a matizar y flexibilizar los tramites legales, administrativos y presupuestales relacionados con el cupo de endeudamiento, de tal forma que hacia el futuro no se generen costos de intermediación para la consecución de los recursos financieros.

2.4. *Vigencias futuras comprometidas por las troncales Fase I y II, construidas:* En el cuadro No. 4, se observa que de los \$ 3.5 billones de pesos que costo la adecuación y construcción de las troncales Fase I y II, se han monetizado y pagado al 2005 el 41% (\$ 1.4 billones de pesos) de las obras ejecutadas, quedando comprometidas vigencias futuras por los próximos 6 años (2006-2011), durante los cuales se pagaran a los concesionarios de obra publica mas de \$ 2 billones por concepto de las troncales construidas y en construcción.

Cuadro No. 10
FLUJO DE PAGOS DE LOS RECURSOS COMPROMETIDOS EN LA ADECUACIÓN Y
CONSTRUCCIÓN DE LAS 6 TRONCALES DEL SISTEMA TRANSMILENIO.
(Millones de \$ de 2005).

AÑOS	COSTO TRONCALES FASE I				COSTO TRONCALES FASE II			TOTAL COSTO
	Calle 80	Caracas	Jiménez	Autonorte	Américas	NQS	Suba	
1995			395					395
1996	3,308							3,308
1997	60,510	1,555		1,397	2,927			66,389
1998	122,111				859			122,970
1999	35,911	89,784	9,076	4,610				139,381
2000	50,265	132,403	2,819	120,074				305,561
2001	24,009	54,975	4,370	60,703	42,998	6,897	4,014	197,966
2002	10,864	28,163	1,277	16,149	252,260	516	1,856	311,085
2003	9,634	18,626	980	9,987	104,638	62,328	72,563	278,756
2004	7,051	17,447	1,845	26,573	29,615	123,604	106,145	312,280
2005	3,819	4,741	2,067	22,245	4,713	178,306	92,205	308,096
2006	71	1,949		1,953	2,723	237,078	56,843	300,617

²⁹ El artículo 111 del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 812/03), señala en referencia a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, lo siguiente: “(...) En cumplimiento de los compromisos adquiridos, el Gobierno Nacional continuara cofinanciado o participando con aportes de capital en dinero o en especie, dentro de los porcentajes establecidos en el inciso 1º swl artículo 2º de la Ley 310 de 1996, los sistemas de transporte masivo basados en buses articulados de Bogotá (TransMilenio) y Santiago de Cali (Metrocali) (...)”

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

2007	58	1,840		327	2,087	258,829	72,910	336,051
2008	58	22		287	1,965	219,973	86,489	308,794
2009				282	143	207,767	84,286	292,478
2010				276		165,574	105,199	271,049
2011				19		60,021	28,974	89,014
	327,669	351,505	22,829	264,882	444,928	1,520,893	711,484	3,644,190

Fuente: Gerencia Proyecto TRANSMILENIO, Instituto de Desarrollo Urbano-IDU.
Elaboro y proceso: Subdirección Análisis sectorial. Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

2.5. En desarrollo de la vista fiscal practicada a Transmilenio S.A. el 17 de marzo de 2005 y de acuerdo a la respuesta de la Directora de Planeación de Transporte de la entidad, se pudo constatar que la entidad esta adelantando estudios y diseños, para:

Extender el carril exclusivo desde la Estación de Molinos de la Troncal Caracas hasta el portal de Usme, con el fin de mejorar el nivel de servicio en las troncales que integran la Fase I: los estudios y diseños se adelantan en ejecución del contrato 199 de 2005, por valor de \$866.7 millones

Igualmente se adelantan estudios y diseños para mejorar el nivel de servicio de la Troncal calle 80, exactamente en la intersección de AC 80 por Kr 100 (Acceso Portal de la 80): el valor de los estudios y diseños ascenderá a la suma de \$426.3 millones

Para este Ente de Control es claro que en relación a estas obras complementarias a las ya construidas se nota una falta de articulación y previsión en los estudios preliminares, con el consecuente efecto de que los montos que demanden su construcción deberán ser asumidos totalmente por el Distrito puesto que como quedo estipulado en numeral 3 del Otrosí No.2 del convenio suscrito el 24 de junio de 1998 entre la Nación y el Distrito Capital, *“(…)Los aporte de la NACIÓN no financiaran actividades de rehabilitación ni mejoramiento de la infraestructura posteriores a la puesta en funcionamiento de los respectivos corredores como troncales. Los aportes de la Nación tampoco de utilizaran para financiar mantenimiento de infraestructura. Así mismo, no cubrirán ningún tipo de inversión y gasto relacionado con la operación del Sistema Transmilenio(…)”*.

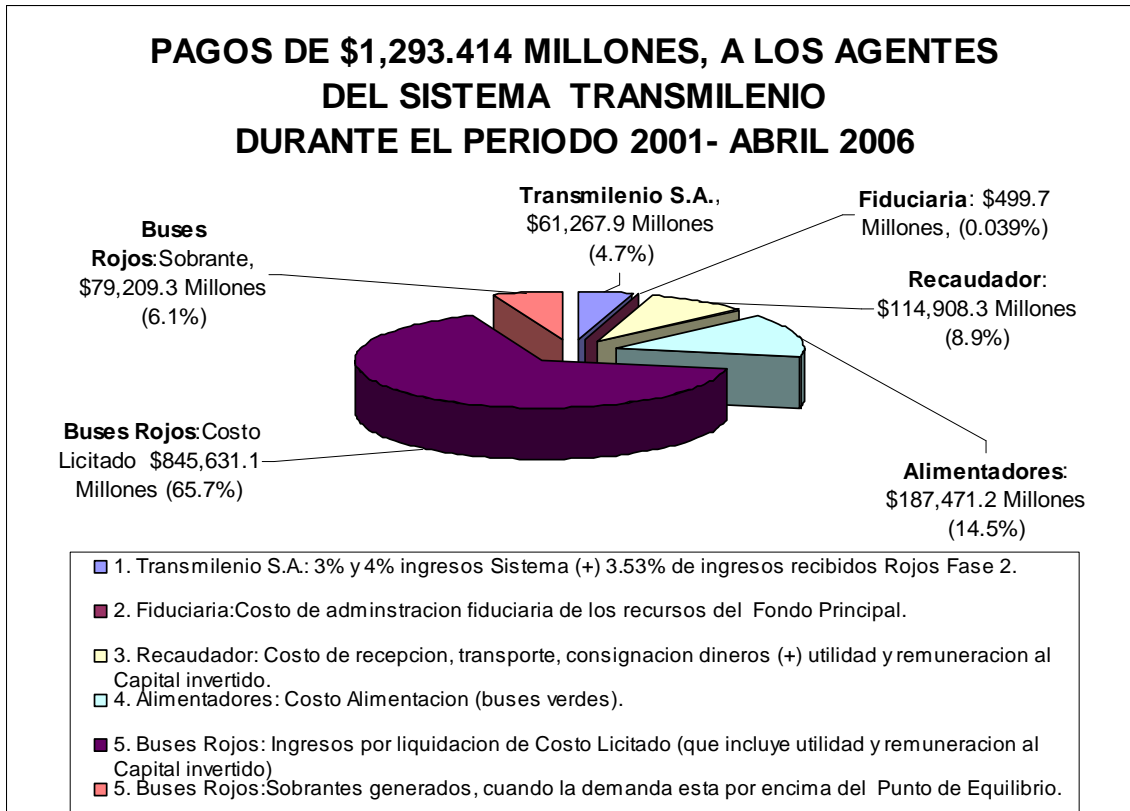
Preocupa aun más el hecho de que con la aprobación del “Plan Maestro de Movilidad” surjan cambios, adiciones u obras complementarias a las ya construidas en el Sistema, cuyo costo en virtud del numeral 3 del convenio Nación- Distrito deberán ser asumidas 100% por el Distrito Capital.

2.6. Ingresos por venta de pasajes y pagos a los agentes del sistema

El “FONDO PRINCIPAL”: hasta abril de 2006 efectuó pagos a los 5 agentes del Sistema por \$1.293.414 millones, que corresponden al 99.4% del recaudo por venta de pasajes.

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

Grafica No 1.



Fuente: Transmilenio S.A.

Elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría Bogotá.

La grafica nos muestra, que durante el periodo 2001-abril 30 de 2006, con el producto de la venta de pasajes se efectuaron pagos a los agentes del sistema, así:

- Transmilenio s.a. recibió por concepto de participación del 3% y 4% y del 3.53% de los ingresos de los operadores de troncal fase 2; más lo recibido por concepto de participación en multas a los operadores: \$ 61,268 millones (que representan el 4.7% de lo recaudado por el fondo principal), pagos estos que no corresponden a los costos en que incurre Transmilenio como titular del Sistema TransMilenio, y que en tal calidad desarrolla las actividades de planeación, gestión y control del Sistema. No cumpliéndose por efectos del componente de remuneración rígida, con el objetivo 2.2.10. de los contratos de concesión en el que quedo estipulado que: “El sistema Transmilenio se orienta a: hacer de Transmilenio S.A. una empresa económicamente autosuficiente.”
- La fiduciaria recibió por concepto de administración fiduciaria de los recursos del fondo principal: \$500 millones (que corresponden al 0.04% del fondo principal).

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

- Al recaudador se le pagaron por concepto de costos de recepción, transporte, consignación de dineros (+) la utilidad y remuneración al capital invertido: la suma de \$114,908 millones, que corresponden al 8.9% del total del fondo principal.
- Los operadores de alimentación (buses verdes), recibieron \$187.471 millones, que corresponden al 14.5% de lo recaudado por el fondo principal.
- Los 7 operadores de troncal (buses rojos), recibieron la suma de \$ 929,267 millones que representa 71.8% de lo recaudado por el fondo principal; aquí es importante señalar que este pago por efectos de inequidad en la estructuración legal y financiera, engloba dos componentes:
 - √ El 100% de lo que contractualmente se debe pagar por concepto de costos incluida la utilidad y la remuneración al capital invertido y cuyo valor liquidado asciende a \$ 850,058 millones.
 - √ El 100% de los ingresos que se generan en el sistema, cuando el índice de pasajeros que demandan el servicio por kilómetro, es superior al índice de pasajeros establecido de equilibrio por kilómetro de flota recorrido (ingresos = costos). Estos ingresos con corte abril de 2006 le han representado a los operadores de troncal (buses rojos), ingresos adicionales en el 9.3% a los licitados, por valor de \$79,209 millones, distribuidos para cada año así: en el 2001 (\$9,858 millones, 2002 (\$17,511 millones), 2003 (\$21,119 millones), 2004 (\$17,066 millones), 2005(\$11,954 millones) y en lo transcurrido para los cuatro primeros meses del 2006 es valor asciende a \$1,702 millones.

El alimento de manera permanente y continua con los recursos recaudados por la venta de pasajes del sistema: hasta abril de 2006 recaudo por venta de pasajes \$1.297.485 millones.

Tomo del “fondo de contingencias” recursos por valor de \$12,645 millones cuando la “tarifa usuario” (tu) fue menor a la “tarifa técnica” (TT), con el fin de cubrir los déficits que se presentaron: en 2001 (\$143.5 millones), 2002 (\$2,744 millones), 2003 (\$3,384 millones), 2004 (\$5,710 millones), 2005 (\$75 millones), y de \$588 millones durante los 4 primeros meses del 2006, debido esto a que los ingresos por venta de pasajes no fueron suficientes para cubrir los costos (fijos, variables y de capital) y utilidad pactados con los operadores del sistema.

Traslado al “fondo de contingencias” \$19,858 millones correspondientes a la porción del valor de los pasajes pagados por los usuarios (tu) que resulto mayor a los costos la “tarifa técnica” (tt), así: en el 2001(\$1,821 millones), en el 2002 (\$2,790 millones), en el 2003 (\$3,296 millones), en el 2004 (\$177 millones), en el

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

2005 (\$11,221 millones) y en lo transcurrido de los 4 primeros meses de 2006 se han generado \$553 millones.

Traslado al “fondo de multas y bonificaciones” las multas que se aplicaron a los operadores de troncal: de las cuales transmilenio en su ejercicio de actividad de control recibirá las multas impuestas a los operadores de recaudo y alimentación y el 10% de las multas impuestas a los operadores de troncal fase 2, por este concepto transmilenio s.a. registra en su estado de resultados (1999-2005) la suma de \$2,855. millones

2.7. El Gestor: Víctima de la Inequidad del Sistema.

En la vigencia fiscal del 2005, por iniciativa de la Contraloría de Bogotá, en sus instalaciones se llevaron a cabo varias meses de trabajo en las que participaron: la administración de Transmilenio S.A., los representantes de los concesionarios operadores de troncal, representantes del Gobierno Distrital y Nacional, con el fin de atender y analizar la situación real de Transmilenio S.A. encontrada por este ente de control, como producto de su participación como agente del Sistema TransMilenio, en las cuales además de discutir los efectos de inequidad que resultaron después de la estructuración financiera técnica y legal previa a la suscripción de los contratos de concesión para la operación del sistema, se analizaron aspectos graves que venían distorsionando la presentación de los estados financieros de Transmilenio S.A. y que como tal no mostraban la situación real financiera de la entidad.

Como resultado y en lo que corresponde específicamente a los estados financieros de Transmilenio S.A., la entidad procedió a elaborar una serie de ajustes de carácter contable (por auditar), relacionados con:

- Errores en la contabilización de las TRANSFERENCIAS y rendimientos financieros, recibidos del convenio Nación- Distrito suscrito el 24 de junio de 1998.
- Errores en la contabilización de las transferencias y rendimientos financieros provenientes de la Secretaría de Hacienda Distrital, específicamente las destinadas a la constitución del “Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio”

Errores todos estos con efectos graves sobre los resultados del Estado de la Actividad Financiera de Transmilenio S.A. y sobre su Patrimonio. Que no permitían diagnosticar la real situación de la entidad, ni su sostenibilidad como agente del sistema, fundamentada en el carácter de entidad pública por acciones.

Asumiendo que Transmilenio S.A. de acuerdo a lo discutido y acordado en las mesas de trabajo, entrego a este ente de control una pro forma de estados

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

financieros ajustados, la Contraloría de Bogotá; sobre esta base y para el periodo Octubre de 1999-Diciembre de 2005, se procede a:

- Evaluar y analizar la situación real de la entidad, como producto de los registros contables ajustados por Transmilenio S.A.
- Evaluar y analizar la situación real ajustada, frente a los estados financieros presentados.
- Evaluar y analizar si los registros contables se encuentran ajustados a la ley y a la norma.
- Evaluar y analizar si los resultados de la actividad financiera ejecutada por Transmilenio S.A. como agente del Sistema TransMilenio aseguran o no la sostenibilidad del ente publico por acciones.

2.7.1. Estado de la Actividad Financiera y Económica y Social:

CUADRO N° 11
TRANSMILENIO S.A.
ESTADO DE RESULTADOS: Oct.1999- Dic.2005
No incluye Fondo de Contingencias ni transferencias para Red Troncal
(Millones de pesos)

	PREOPERATIVA		ETAPA OPERATIVA					TOTAL	%
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ACUMULDO 1999-2005	
1. INGRESOS	0.0	0.0	2962.1	6377.7	9767.0	13195.4	16160.2	48462.4	
1.1.Por Participación en el Sistema			2962.1	6377.7	9767.0	13195.4	16160.2	48462.4	
(-) 2. Gastos Operacionales	313.4	7376.4	12953.8	16425.6	19843.5	28799.4	31025.2	116737.3	
2.1. De operación			5501.3	8298.7	8924.9	14796.8	15855.3	53377.0	
2.2. De administración	313.2	7191.0	6911.8	6518.6	8272.9	10266.4	11352.1	50826.0	
2.3. Depreciaciones, provisiones, amortizaciones	0.2	185.4	540.7	1608.3	2645.7	3736.2	3817.8	12534.3	
TOTAL PERDIDA OPERACIONAL(1-2)	-313.4	-7376.4	-9991.7	-10047.9	-10076.5	-15604.0	-14865.0	-68274.9	100.0%
(+) .Transferencias recibidas del:	200.0	13294.4	19548.3	5432.5	0.0	7603.6	3987.1	50065.9	-73.3%
A. Gobierno Distrital para:									
Cubrir gastos de funcionamiento e inversión Interna	200.0	13294.4	19548.3	5432.5				38475.2	-56.4%
B. Convenio Nación Distrito utilizadas para:						7603.6	3987.1	11590.7	-17.0%
B.1.cambio Pisos estaciones Sistema Transmilenio (Mantrans)						616.4	779.6	1396.0	
B.2.Servicio y Mantenimiento - Centro Control						6792.2	1696.0	8488.2	
B.3.Contratos Prestación servicios Convenio 020-IDU						106.3	-109.5	-3.2	
B.4.Pagos jardín Botánico e Idipron						85.6		85.6	
B.5.pagos a Nuevo Rumbo: por concepto Transportes						3.0		3.0	
B.6. devolución IDU: años 2004 y 2005							-1475.0	-1475.0	
B.7. Ajustes cuentas reciprocas con el IDU							3096.0	3096.0	
(+)Otros Ingresos:	91.6	739.1	2016.6	3057.6	9087.0	11144.5	13064.2	39200.6	-57.4%
A. Vinculación de Flota						2200.9	3758.7	5959.6	-8.7%
B. Multas	0.0	0.0	101.2	508.2	756.2	858.5	630.8	2854.9	-4.2%

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

	PREOPERATIVA		ETAPA OPERATIVA					TOTAL	
C. Ingresos concesión Publicidad (Publimilenio S.A.)						1224.6	2559.1	3783.7	-5.5%
D. Oros servicios de Transito y Transportes	0.0	0.0	757.6	0.0	115.6			873.2	-1.3%
E. Ingresos extraordinarios	41.0	172.0	336.2	399.0	3387.6	705.6	1502.8	6544.2	-9.6%
F. Ajustes	-22.2	111.4	47.2	48.6	1831.7	1154.0	997.8	4168.5	-6.1%
G. Ingresos Financieros	72.8	455.7	774.4	2101.8	2995.9	5000.9	3615.0	15016.5	-22.0%
(-) Otros Gastos: financieros	2.6	3.0	393.3	316.5	3261.8	1185.8	113.8	5276.8	7.6%
(-) Gastos Inversión Social						54.7		54.7	-0.1%
(-)Provisión: Impuesto renta, Industria y C.						756.2	369.3	1125.5	-1.6%
UTILIDAD O PERDIDA	-24.4	6654.1	11179.9	-1874.3	-4251.3	1147.4	1703.2	14534.6	-21.3%

FUENTE: Estados financieros TRASMILENIO S.A..

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

Durante el periodo octubre de 1999-diciembre de 2005, el estado de la “Actividad Financiera Económica y Social de Transmilenio S.A”. registra: gastos operacionales por valor de \$ 116,737 millones. Durante este mismo periodo y exactamente a partir del 6 de enero de 2001, cuando el Proyecto TransMilenio inicia la operación comercial sobre la troncal de la 80 y parte de la Caracas hasta la calle 6, Transmilenio S.A. ha recibido ingresos por participación en el Sistema TransMilenio³⁰, por valor de \$ 48,462 millones, que aplicados en su totalidad sólo alcanzan a cubrir en un 41.5% los gastos operacionales, ocasionándose de esta forma una pérdida operacional en Transmilenio S.A. de \$68,275 millones.

Ante el hecho de que los ingresos recibidos por Transmilenio S.A por participación en el sistema, solo han sido suficientes para cubrir el 58.5% del total de los gastos en que ha venido incurrido Transmilenio S.A. por la administración del Sistema; obsérvese en el cuadro No. 11, como durante el periodo 1999-2001, Transmilenio ha venido recibiendo de la Nación y el Distrito transferencias por valor de \$50,294 millones con las cuales se ha cubierto el 73.3% del total de la pérdida operacional. El 26.7% restante de la pérdida operacional, ha sido cubierta por Transmilenio S.A. con el valor neto (\$18,209 millones) de los siguientes registros, así:

INGRESOS NO OPERACIONALES que en la cuantía de \$24,666 millones representan el 36.2% de la pérdida operacional, discriminados, así:

- El 8.7% (\$5,959.2 millones) con los valores pagados por los operadores de troncal fase 2, por concepto de la vinculación de los buses rojos al Sistema TransMilenio³¹.
- El 4.2% (\$2,854.9 millones), con multas³².

³⁰ 3% y 4% de participación de los ingresos del Fondo Principal (+) el 3.53% de lo que le corresponda a los operadores de troncal (buses rojos)

³¹ Cláusula 50.1 de contratos de concesión operadores de troncal. Transmilenio S.A. en su calidad de ente gestor y concedente recibirá del CONCESIONARIO, a título de derecho de explotación de la concesión, el valor de \$20.000.000 por cada autobús troncal vinculado al Sistema TransMilenio. Este valor será ajustado con el índice de precios al consumidor a partir de septiembre 1 de 2002, y se descontará de los ingresos del concesionario (6) meses después de la fecha de la vinculación de cada vehículo.

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

- El 5.5% (\$3.783.7 millones) recibidos de Publimilenio S.A.³³
- El 10.9% (\$7,417.4 millones) por concepto de ingresos extraordinarios.
- El 6.1% (\$4,168.5 millones) por concepto de ajustes de ejercicios anteriores.
- El 0.71% (\$481.9 millones), que corresponden al 3.21% del total registrado por concepto de ingresos financieros.

EGRESOS NO OPERACIONALES que en la cuantía de \$6.457 millones representan el 9.5% de la pérdida operacional, discriminados, así:

- El 7.7% (\$5.276.8 millones) que corresponden a gastos financieros.
- El 1.7% (\$1.180.2 millones) que corresponden a provisión en el 2004 y 2005 para el pago de impuesto a la renta e Industria y Comercio.

Una vez cubierta la pérdida operacional (\$68,275 millones) con transferencias del distrito y la nación (\$50.294 millones), y el efecto neto de ingresos y egresos no operacionales (\$16,209 millones), quedarían libres de afectación el 97% de los ingresos financieros por valor de \$ 14,534.6 millones que originan la utilidad neta del periodo: octubre de 1999-diciembre de 2005, que tal como se vera a continuación registran un mayor valor de \$1,396 millones.

2.7.2. Las Utilidades de los Años 2004 y 2005 Presentadas por Transmilenio S.A. para los años de 2004 y 2005 en la cuantía de \$2,850.6 Millones, realmente corresponden s \$1,454.6 Millones.

Las utilidades presentadas por Transmilenio S.A. para los años de 2004 (\$1,147.4 millones) y 2005 (\$1,703.2 millones) que totalizan un valor de \$2,850.6 millones, presentan un mayor valor de utilidades por valor de \$1,396 millones debido a que Transmilenio S.A. tomo del Convenio Nación Distrito transferencias para cubrir mantenimiento correctivo de tramos de pisos de estaciones Fase 1 del Sistema TransMilenio (que se encuentran amparados por póliza de estabilidad)³⁴, en contravía del numeral V del documento Conpes 3093 de noviembre de 2005, que a la letra dice.

“(…) Los aportes públicos de la Nación se destinan exclusivamente para las inversiones en infraestructura determinadas en el anexo 3. los recursos de la Nación no financiaran actividades de rehabilitación ni mejoramiento de la infraestructura posteriores a la puesta en funcionamiento de los respectivos corredores troncales. Los recursos de la Nación tampoco de utilizaran para financiar mantenimiento de infraestructura. Así mismo no cubrirán ningún tipo de inversión y gasto relacionado con la operación del sistema (...)”.

³² Cláusula 50.1.3. de contratos de concesión operadores de troncal. Transmilenio S.A en ejercicio de su actividad de control del Sistema recibirá el valor de las multas impuestas a los operadores del sistema de alimentación y sistema de recaudo y el 10% de las multas impuestas a los operadores troncales fase 2.

³³ Cláusula 50.1.2. de contratos de concesión operadores de troncal. Transmilenio S.A. en su calidad de ente gestor y concedente, percibirá el valor de los ingresos que se deriven de las explotaciones colaterales del Sistema.

³⁴ Véase Hallazgo Fiscal en el Numeral 4.5.1. de este Informe de Auditoria Gubernamental con Enfoque IGntegral

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

2.8. La Autosostenibilidad del Sistema Transmilenio.

La cláusula 6.1. De los contratos de Concesión Operadores de Troncal, señala:

“(…)El Sistema TransMilenio fue diseñado como un sistema autónomo en sus flujos y por lo tanto auto-sostenible, con la finalidad de que no requiera en el tiempo de ningún tipo de subsidio externo a la operación, siendo su fuente principal el transporte público de pasajeros, a través del cual deben generarse los niveles de flujos requeridos para remunerar a todos los agentes del Sistema.(…)”

Veamos lo encontrado en el Diagnóstico:

- ✓ El Sistema es auto sostenible: cuando se alimenta a través del flujo generado por la venta de pasajes (TU), Cuando la “*Tarifa Usuario*” en igual o mayor a la “*Tarifa Técnica*” (costos licitados por los concesionarios).
- ✓ Pero cuando ocasionalmente la “*Tarifa Usuario*” es menor a la “*Tarifa Técnica*”, la “*Tarifa Técnica*” se complementa para efectos del pago con recursos provenientes del “Fondo de Contingencias”.

Durante el periodo 2001- abril 2006, el Sistema TransMilenio, debido a que los ingresos por venta de pasajes, no fueron suficientes para cubrir los costos pactados con los operadores del sistema, tomo del “Fondo de Contingencias” recursos por valor de \$12,645, así: en 2001(\$143.5 millones), 2002 (\$2,744 millones), 2003 (\$3,384 millones), 2004 (\$5,710 millones), 2005 (\$75 millones) y de \$588 millones en los 4 primeros meses del 2006.

- ✓ Si la “*Tarifa Técnica*” muestra una tendencia constante de valor inferior a la “*Tarifa Usuario*”, ésta se corrige de manera definitiva con un aumento en la “*Tarifa Usuario*” mediante Decreto del Alcalde Mayor.
- ✓ El Sistema NO ES AUTOSOSTENIBLE porque uno de sus 5 agentes: TRANSMILENIO S.A., a diciembre de 2005 presenta PERDIDAS OPERACIONALES POR VALOR DE \$68,275 MILLONES. La pérdida operacional en TM, S.A. se da básicamente por la ejecución de gastos en la cuantía de \$116.737 millones los que apenas alcanzan a ser cubiertos en el 41.5% con LA TOTALIDAD de los ingresos recibidos por la participación como agente Sistema: \$48.462 millones (no incluye lo recibido del fondo de multas)
- ✓ El Sistema NO ES AUTOSOSTENIBLE PORQUE RECIBE SUBSIDIOS ha través de las TRASFERENCIAS QUE POR VALOR DE \$50,066 MILLONES HA RECIBIDO TRASMILENIO S.A. ha Diciembre de 2005, de las cuales: \$38.475 millones se recibieron del Presupuesto Distrital para cubrir gastos de funcionamiento y operación, y \$11.591millones del

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

Convenio Nación Distrito para cubrir costos del Centro de Control del Sistema.

- ✓ Adicionalmente Transmilenio S.A. ha venido asumiendo costos de: aseo vigilancia y mantenimiento que contractualmente deben ser contratados por el Sistema TransMilenio en la cuantía de \$19.698 millones de pesos desde la entrada en operación del Sistema y hasta mayo de 2005. de los cuales en proporción a los ingresos recibidos por el Sistema durante el mismo periodo (\$ 929.882 millones de pesos), a Transmilenio S.A. le correspondería asumir la suma de \$ 911,6 millones de pesos.

2.9. La Inequidad del Sistema Transmilenio.

Teniendo en cuenta los siguientes factores:

- Que la “Tarifa Técnica de Operación” (TT) es aquella tarifa del Sistema TransMilenio que cubre: la participación % de transmilenio sobre los ingresos del sistema (+) los costos fijos, variables, de capital y utilidad del sistema en sus componentes de operación troncal, alimentación , recaudo, transporte y manejo fiduciario por venta de pasajes ..
- Que la Demanda de Equilibrio (DE) esta dada por el numero de pasajeros efectivamente transportados por el sistema que entregan recursos suficientes para cubrir: la participación de Transmilenio S.A.(+) los costos fijos, variables, de capital y utilidad de los operadores del sistema en sus componentes de operación troncal, alimentación , recaudo, transporte y manejo fiduciario
- Que la situación de equilibrio de flujos en el sistema se da cuando: Tarifa Técnica de Operación= Demanda de Equilibrio (TT= DE).

Entendiendo que en el Sistema además de la situación de equilibrio, se presentan eventos de desequilibrio en los cuales permaneciendo constantes los costos; los ingresos al fondo principal por demanda de pasajeros pueden ser superiores o inferiores a la sumatoria de: la participación de Transmilenio S.A.(+) los costos fijos, variables, de capital y utilidad de los operadores del sistema en sus componentes de operación troncal, alimentación , recaudo, transporte y manejo fiduciario por venta de pasajes .

Veamos entonces tres (3) situaciones claras de inequidad que se presentan en la operación del Sistema

-. Durante la etapa operativa transcurrida hasta abril de 2006, el Sistema TransMilenio, debido a que los ingresos por venta de pasajes, no fueron suficientes para cubrir los costos pactados con los operadores del sistema,

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

TOMO del “Fondo de Contingencias” recursos por valor de \$12,645, así: en 2001(\$143.5 millones), 2002(\$2,744 millones), 2003(\$3,384 millones), 2004(\$5,710 millones), 2005(\$75 millones), y de \$588 millones en los 4 primeros meses del 2006.

- Durante la etapa operativa transcurrida hasta abril de 2006, en el Sistema TransMilenio, debido a que los ingresos por venta de pasajes, fueron superiores a los costos pactados con los operadores del sistema. Se generaron ingresos adicionales o de productividad en la suma de \$79,209 millones, que fueron pagados en su totalidad a los operadores de troncal (buses rojos), reportando para estos ingresos adicionales en el 9.3% de los licitados.

- Terminado el periodo Sep. 1999- Dic.2005 Transmilenio S.A., presenta una pérdida operacional de \$68,275 millones de los cuales, \$7,690 millones corresponden a pérdida operacional en la etapa preoperativa y \$60,585 a pérdida operacional presentada durante el periodo 2001-2005 (etapa operativa).

Las pérdidas operacionales sufridas por TRASMILENIO S.A. se ocasionan particularmente porque en la construcción de la Tarifa Técnica el estructurador no contempló la remuneración de los costos del Gestor y por el contrario incluyó una participación rígida que hace que el sistema sea inequitativo con TRASMILENIO S.A. De tal forma que la fijación de un porcentaje sin determinar un mecanismo de ajuste ha sido insuficiente para mantener el equilibrio económico y la autosostenibilidad de la empresa, teniendo como efecto la no-viabilidad de TRASMILENIO S.A. como ente gestor.

Esta situación de inequidad del sistema se hace aun más notoria cuando se observa:

- Que como resultado del modelo de estructuración financiera, los sobrantes por productividad por valor de \$79,209 millones fueron entregados en su totalidad a los operadores de troncal (buses rojos).
- En cambio durante el mismo periodo Transmilenio S.A. ante la impavidez del Sistema ha venido absorbiendo pérdidas operacionales por valor de , \$69,400 millones.

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

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO

La siguiente información se evaluó con corte a 31 de diciembre del 2005, de acuerdo a las acciones adelantadas por la entidad y rendida en la cuenta anual de gestión:

CUADRO No. 12
SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2004
AUDITORÍA REGULAR.

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
4.1.2. Fase 2. Administración del Riesgo. TRANSMILENIO S.A. no dispone de un mecanismo de seguimiento para salvaguardar los predios adquiridos con su presupuesto, además de desconocer el estado real en que se encuentran a la fecha.	Compromiso atendido Totalmente Cumplido.
4.1.4.4. El análisis de la ejecución presupuestal se basó en el estudio de las transferencias y en la evaluación de los egresos de la vigencia 2004, por lo que se revisó el listado de Órdenes de Pago suministrado por la Empresa y se encontró que la entidad constituyó un total 5.459 Órdenes de pago por un valor Neto de \$272.258.98 millones, de las cuales se revisaron 141. Producto de la auditoría se detectaron las siguientes observaciones. En el listado General de órdenes de pago suministrado por la entidad no figuraban relacionadas 586 órdenes de pago, es decir, que el 9.68% de los números de órdenes de pago no figuraban en dicho listado. Los números de las órdenes de pago que no figuran en el listado entregado. De las 586 números de o. p. que no figuran en el listado general de órdenes de pago, se seleccionó como muestra los primeros 45 números, revisadas contra documentos físicos, encontrándose que 37 de ellas se encontraban anuladas (Nos. 51, 52, 100, 117,143, 144, 197, 198, 206, 212,123 215, 145, 283, 288, 294, 302, 305, 334, 342, 358, 375, 376, 384, 389, 400, 401, 402, 406,407,410,424, 434, 454, 465, 467); la orden de pago 57 esta pagada y sobre 7 órdenes no se encontró información (No 98, 298, 302, 305, 384, 452 y 464), al momento de efectuar la revisión.	Compromiso atendido Totalmente Cumplido.
4.1.4.5. Además de las observaciones anteriores durante la revisión de los listados de órdenes de pago contra documentos físicos se encontraron las siguientes inconsistencias: En todos los casos la orden de pago está elaborada doble vez y en dos formatos diferentes. En la muestra analizada se evidenció que existen órdenes con dos o tres números diferentes y con diferente	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido.

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
<p>fecha, pero el beneficiario y el valor es el mismo. Estos hechos se encontraron en la o. p. No. 5 la cual a la vez aparece también como o. p. No. 9 a nombre de la EAAB por \$2.290.970, la cual también se encuentra un tercer formato de o. p. elaborado a nombre de TRANSMILENIO S.A. por valor de \$580 millones la cual figura anulada. La o. p. No. 98 por \$6 millones del 13 de febrero de 2004, cuyo beneficiario es TRANSMILENIO S.A. también aparece como o. p. No. 95 a nombre del mismo beneficiario y valor. La o. p. No. 452 del 10 de marzo de 2004, cuyo beneficiario es TRANSMILENIO S.A. por \$10.000 millones, por traslado de cuenta del Banco Davivienda 4502000023874 a la Cuenta corriente 26800404-1 pago de proveedores, también aparece en otro formato al mismo beneficiario por el mismo concepto y por el mismo valor pero como o. p. No. 417. Así mismo, en la o. p. No. 468 del 11 de marzo 2004 por \$899.50 millones, también figura en otro formato como o. p. 408 fechado el 16 de marzo 2004 por \$832.81 millones, y su beneficiario es Crecer S.A. en ambos casos. Existen Órdenes de Pago en las cuales no aparece el visto bueno del funcionario encargado de realizar el registro y control, como es el funcionario de Presupuesto ni el de Contabilidad, (o. p. No. 5 que a la vez también figura en otro formato como o. p. No. 9; 330; 452; 468). Igualmente se encontraron o. p. en las cuales no aparece la firma de recibido del beneficiario del pago (o. p. 330, 452, 468). Las anteriores irregularidades permiten concluir que la información entregada por la Empresa a la Contraloría de Bogotá, referente a Órdenes de Pago, en el caso del listado de O.P. anuladas, no corresponde con los nombres, valores y fechas que contienen los documentos físicos, por lo tanto la información no es consistente ni confiable. Estos Hechos permiten concluir que se incumplió la Ley 87 de 1993 en su artículo 2, literal e) en lo referente a que se debe: “e) “Asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información y sus registros”.</p>	
<p>4.2.1.1Efectivo A diciembre de 2004, el saldo representa el 46.54% con relación al total del activo corriente, constituyéndose la cuenta de mayor representatividad dentro del activo. Está conformada por siete (7) cuentas bancarias con saldo en libros de \$25.525.24 millones. Al efectuar el análisis al grupo del efectivo, se observó en la conciliación bancaria del mes de diciembre de 2004, en la cuenta corriente número 4502-6999-9691 del Banco de Davivienda, una partida pendiente de cobro por</p>	<p>Compromiso atendido. Totalmente Cumplido</p>

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
valor de \$1.395.300, correspondiente a la orden de pago 2186 girada a la Universidad Nacional de Colombia desde el 30 de junio de 2004, la cual fue cobrada sólo hasta mayo de 2005, luego de reemplazar el cheque 029691 con el 04070-6 (orden de pago 1820).	
4.2.9. Estado de actividad financiera, económica y social	No aplica esta observación.
4.2.3.1 Cuentas por pagar. Siendo el grupo más representativo corresponden a cuentas con vinculados económicos de proveedores, por la construcción de la infraestructura del sistema. Esta cuenta es manejada con algunos lineamientos descritos por el Contador General de Bogotá, de julio de 2002 en desarrollo del convenio 01 de 2000 celebrado entre TRANSMILENIO y el IDU, en el cual surgen derechos y obligaciones que se deben reconocer y causar en la contabilidad de cada una de las entidades. Efectuado el análisis a la cuenta 249003 a diciembre de 2004, denominada vinculados económicos, refleja un saldo de \$30.926 millones, producto del registro de: compra de predios, compensaciones, prestación de servicios, estudios, diseños y obras en general requeridas para la construcción del Sistema TransMilenio. Sin embargo, los registros contables de TRANSMILENIO S.A. no permiten identificar cada uno de los conceptos que conforman las obligaciones de los vinculados económicos pagados por esta entidad por las diferentes obras ejecutadas por el IDU, es decir, la Empresa no tiene el control y no ha creado las subcuentas, que podrían definir la clase de proyecto, estudios y diseños, adquisición de predios, obras, etc., que le permitieran además, tener vigilancia y poder efectuar los cruces con el IDU.	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido
4.3.2.1.1. La información que la Empresa rinde a la Contraloría de Bogotá D.C. es diferente de la remitida a otros organismos de control y no corresponde a la información real de la ejecución presupuestal, lo cual obstaculiza y retarda el desarrollo del control fiscal En el informe de ejecución presupuestal de los meses de enero y febrero de 2004, se presenta una diferencia de \$1.000 millones de pesos en la columna de “Presupuesto Inicial” en el rubro de DISPONIBILIDAD INICIAL, entre lo reportado por los informes anotados y lo aprobado y liquidado en las Resoluciones No. 110 de diciembre 23 de 2003 del CONFIS y la No. 321 de 2003 de la Gerencia General de TRANSMILENIO S.A. Este error afectó, en la misma cantidad, el total de ingresos de la vigencia reportado en los informes de ejecución	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
<p>presupuestal mencionados. Es preciso señalar, que la entidad no informó oportunamente a la Contraloría de Bogotá, sobre la realización de tales ajustes en las Ejecuciones Presupuestales durante los meses de enero y febrero de 2004.</p>	
<p>4.3.2.1.2. A pesar que a 31 de Diciembre de 2003 se conoció el valor de la Disponibilidad Neta en Tesorería por \$19.719.90 millones, sólo hasta el mes de mayo se realizó el ajuste correspondiente en el presupuesto. Como se observa, el ajuste al presupuesto se realizó cinco (5) meses después de haber determinado la cuantía de la modificación, tiempo durante el cual el presupuesto de la Empresa permaneció desfinanciado. Al revisar las resoluciones de cierre presupuestal números: 028/03, 029/03, 01 /04 y 22/03; se encontró que la Resolución No. 22 /03, en su numeral 8 “Cronograma de rendición de información” indica: el “Cronograma para Cuentas por Pagar de la Administración Central, Establecimientos Públicos, Contraloría y Universidad Distrital” y para “Reservas Presupuestales” y señala como fecha el 9 de enero de 2005. Por lo tanto la explicación entregada por la entidad no corresponde a la explicación solicitada.</p>	N.A.
<p>4.3.2.1.3. La Empresa no rindió en forma oportuna a la Contraloría de Bogotá, la información en la que se evidenciara la realización de ajustes y correcciones a las ejecuciones presupuestal tanto de ingresos como de gastos, efectuadas en distintos meses del año. Por lo anterior, la información que la Empresa rindió a la Contraloría de Bogotá difiere de la que remite a los demás organismos de control y no corresponde a la información real y actualizada, situación que obstaculiza el desarrollo del Control Fiscal. Además existen dos (2) informes de ejecución presupuestal distintos en el mismo mes, una la ejecución rendida a la Contraloría de Bogotá y otra, la entregada mediante el oficio de respuesta, la cual está firmada por la Gerente General, Tesorero General Director Administrativo y Profesional Especializado de Presupuesto y Contabilidad en la que si aparece como recaudo del mes los \$229.11 millones.</p>	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido
<p>4.3.2.1.4 Para el 2004, la Empresa asignó para Plan de Gestión Ambiental sólo el 0.03% (148.80 millones) del presupuesto de inversión incumpliendo lo normado en el Parágrafo del artículo 12 del Decreto 61 de 2003, que: "Artículo 12... Parágrafo: Conforme a lo establecido en el Artículo 8 del Acuerdo 9 de 1990, cada entidad ejecutora del PGA deberá incorporar en su presupuesto de inversión un rubro denominado "Plan de Gestión Ambiental" en el que se incluirá una partida de entre el 0.5% y el</p>	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
<p>3% de su presupuesto total de inversión..".De la norma transcrita se deduce que TRANSMILENIO S.A. debió haber apropiado para inversión del Plan Ambiental entre \$2.425.65 millones y \$14.553.94 millones. Este hecho se constituye en hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria por incumplimiento del artículo 12 del decreto 61 de 2003 por lo que presuntamente se incurrió en la conducta determinada en la Ley 734 de 2002, en su numeral 1 del artículo 34 que dice: "Artículo 34. Deberes. Son deberes de todo servidor público: 1. Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de Derecho Internacional Humanitario,... las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales... y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente".</p>	
<p>4.3.3.2.2. De acuerdo con las Certificaciones expedidas tanto por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público como por la Secretaría de Hacienda de Bogotá, se presenta la siguiente situación: 1) Existe diferencia en los valores de las transferencias certificadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público por cuanto, en la certificación del 11 de octubre MINAHACIENDA indica que la Nación pagó a TRANSMILENIO S.A. por conceptos de transferencias la suma de \$112.265.86 millones, mientras que en la Certificación del 18 de Octubre de 2005 del mismo Ministerio, se indica que la Nación Giró \$112.462.16 millones durante el año 2004, existiendo diferencia de \$196.29 millones. 2) Los reconocimientos de la Administración Central Distrital a 31 de Diciembre de 2004, certificados por la Dirección Distrital de Presupuesto fueron de \$51.180.59 millones por lo que existe una diferencia de \$4.070 millones con lo reportado en Ingresos de Tesorería y con las certificaciones expedidas por la Tesorera General de TRANSMILENIO.</p>	N.A.
<p>4.3.3.2.3. A 31 de Diciembre de 2004, la empresa sólo ejecutó el 7.63% (\$11.960.86 millones) del presupuesto definitivo aprobado de transferencias de la Nación y un 54.54% (\$67.000.00 millones) de las provenientes de la Administración Central Distrital.</p>	Compromiso atendido. Totalmente Cumplido
<p>4.3.3.3.1. Para la vigencia fiscal de 2004 TRANSMILENIO S.A. realizó una reclasificación de gastos que permite mostrar una disminución en los gastos de funcionamiento, al mostrar los gastos relacionados con la operación del Sistema como gastos de inversión, cuando en las vigencias anteriores se clasificaban como gastos de funcionamiento operativos. Con la reclasificación</p>	N.A.

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
<p>efectuada la empresa sacó de los gastos de funcionamiento (gastos de operación) los compromisos adquiridos por concepto de mantenimiento aseo y vigilancia de las estaciones, seguros de los equipos en las estaciones de integración, servicios públicos de estaciones, mantenimiento del centro de control y servicio de comunicación centro de control, los mostró como gastos de inversión en los rubros 3.4.1.02.11.7223 “Operación y control del Sistema TransMilenio” y 3.4.1.11.02.11.7251 “Gestión de Infraestructura del Transporte Público”.</p>	
<p>4.3.3.4.1. En lo relativo a Gastos de Inversión, existe diferencia en el número del último CRP, por cuanto en el acta de visita realizada el 31 de diciembre 2004, aparece registrado como último CRP el No. 3934 expedido el 30 de diciembre de ese año y en el acta de visita del 3 de enero de 2005, aparece el No. 3972 expedido el 31 de diciembre 2004. Este hecho indica que se realizaron 38 registros presupuestales después del horario laboral indicado por la entidad y del acta de visita realizada por la Contraloría. Además, en la relación de registros presupuestales suministrados por la Empresa en la cuenta anual, aparece que la entidad realizó 3.979 registros presupuestales, siendo el último de ellos el No. 3.979 del 31 de diciembre de 2004, cuyo respaldo fue la disponibilidad No. 3194 del 10 de junio de 2004, rubro presupuestal 341120212725102 “Gestión de Infraestructura del Transporte Público (Recursos Distrito)”, por valor de \$770.000,00, situación que difiere del número de registros hallado por la Contraloría.</p>	<p>Compromiso atendido. Totalmente Cumplido</p>
<p>4.8.4.1. Es función de TRANSMILENIO S.A. como titular del Sistema TransMilenio, controlar, gestionar y plantear la prestación del servicio público de transporte masivo y como compromiso con la ciudad, los ciudadanos y el medio ambiente requiere de un Plan de Gestión ambiental (PGM) que incluya un sistema de indicadores de gestión ambiental (SIGA) como herramienta clave de su implementación, los cuales deben estar debidamente aprobados por el DAMA. Igualmente, frente a los compromisos concertados por TRANSMILENIO debe establecer el Plan institucional de Manejo Ambiental (PIGA), tal como lo estipula el artículo 12 del Decreto Distrital 061 del 13 de marzo de 2003.</p>	<p>La entidad manifiesta que se han venido desarrollando las acciones para el control y gestión ambiental en el Sistema y en la entidad, con aprobación de las inversiones por parte del DAMA y fortaleciendo el Control a los compromisos ambientales estipulados en los contratos de concesión, desde que se inició la operación del Sistema, principalmente a través de los controles de emisiones, seguimiento al cumplimiento del PMA y Auditorías a los patios en el marco del programa de monitoreo, control y seguimiento a los parámetros ambientales que se están desarrollando.</p> <p>Se dio inicio en Noviembre de 2005 y se planea concluir el 30 de septiembre de 2006.</p>

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

HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS
	<p>Este ente de control constató que se comenzaron a implementar los procedimientos para el monitoreo del impacto ambiental de la operación del sistema, utilizando los equipos adquiridos para tal efecto, al igual que los reportes requeridos a los operadores.</p> <p>Nivel de cumplimiento: 1</p>
<p>- A partir de las visitas realizadas por la Contraloría al sistema TRANSMILENIO se encontró: - En las estaciones de la Calle 72 y 76, se observó el deterioro de los pisos, la señalización, la falta de autoridad del personal de Misión Bogotá y auxiliares bachilleres, esto unido a las quejas y reclamos en el año 2004 por parte de los usuarios del sistema.</p>	<p>La entidad formuló como Acción de Mejoramiento el seguimiento al cronograma de reemplazo de pisos de las estaciones a cargo de los contratistas del IDU. Propuso hacer visitas permanentes en las estaciones y oficiar al IDU mensualmente cualquier novedad detectada en relación a dicha reparación.</p> <p>Se constató que las fallas continúan y que las reparaciones que se han realizado no correspondieron propiamente a la gestión de reclamar a los contratistas por intermedio del IDU, (haciendo efectivas las pólizas de calidad y estabilidad de la obra), tal como se había comprometido la entidad, sino que procedió a reparar los daños haciendo uso de sus propios recursos, lo cual se configuró como un posible hallazgo fiscal.</p> <p>Se debe hacer seguimiento y deberá incluirse en el nuevo Plan de mejoramiento (2005)</p> <p>Nivel de cumplimiento: 1.</p>

Fuente: Informe, verificación y seguimiento al Plan de mejoramiento a 31 de diciembre de 2005.

3.2. EVALUACIÓN AL SISTEMA DE CONTROL INTERNO.

La evaluación del Sistema de Control Interno se realizó con base en el análisis que la Contraloría efectúa a cada uno de los componentes de integralidad relacionados en dicho sistema para la vigencia 2005, cuyo resultado es el siguiente:

3.2.1. Fase 1. Ambiente de Control

La Empresa ha ofrecido orientación en el tema de los principios, valores y autocontrol entre los servidores públicos. En esta área se observan afiches, calendarios y/o cualquier otro medio publicitario que contienen los principios o valores institucionales, a manera de recapitulación y socialización permanente, con el fin de crear sentido de pertenencia entre los funcionarios.

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

La alta Dirección promueve espacios orientados a que el control se incorpore en la administración como cultura (actitud permanente), tendientes a la planificación, manejo y organización de la empresa.

A través de capacitación a los servidores públicos se les ha motivado que el autocontrol lleva al éxito de la gestión institucional.

La empresa ha abierto espacios para que la comunicación sea en doble vía, superando el carácter unilateral, contando con canales de comunicación estructurados que permiten que la información fluya a través de contextos más abiertos. En esta fase se obtuvo una calificación de 3.83

3.2.2. Fase 2. Administración del Riesgo

A nivel interno, la entidad cuenta con el mapa de riesgos por procesos y actividades misionales; en la actualidad la empresa se encuentra ubicada en el nivel de análisis, pero si se articulara con los demás procesos, le permitiría tomar decisiones más adecuadas y oportunas.

A nivel externo existen riesgos importantes del Sistema que la Empresa debe entrar a evaluar, con el objeto de diseñar mecanismos que permitan su mitigación, entre los que se encuentran: la accidentalidad de los buses articulados, niveles de inseguridad al interior de los mismos, incipiente cultura de transporte masivo en la ciudad, atentados contra la infraestructura del Sistema, bloqueos del Sistema por parte de los ciudadanos y la coordinación de las actividades entre IDU y Transmilenio, con el fin de que no exista doble erogación en funciones similares.

En la administración del riesgo se debe establecer como política la revisión permanente del plan de manejo de riesgos o cuando las circunstancias lo ameriten para eliminarlo o mitigarlo, ya que este nunca deja de ser una amenaza para la entidad.

Así mismo, la misma ciudadanía a través de los derechos petición radicados en la Empresa ha expresado su preocupación por el funcionamiento del Sistema. Se reportaron demoras en los buses articulados, deficiente servicio de los buses verdes, ausencia de capacitación al usuario en cambios o modificaciones dentro del sistema de servicios. Se obtuvo una calificación de 3.70

3.2.3. Fase 3. Operacionalización de los Elementos.

Transmilenio cuenta con una estructura organizacional con líneas de autoridad definidas encaminadas al cumplimiento de las funciones.

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

Se realizó la reestructuración de la planta y se obtuvo el certificado CO05/901 de Gestión de Calidad, en cumplimiento de los requisitos de la norma ISO 9001: 2000, con vigencia desde 4 de marzo de 2005 hasta el 3 de marzo de 2008.

Además, la entidad cuenta con herramientas gerenciales que orientan sus acciones para el logro de su misión institucional como: Plan Estratégico o Institucional El Plan de Acción establecido por la empresa, es el producto de la concertación con las áreas, aquellas propias del normal desarrollo de las funciones que se ejecuta.

Los planes son elaborados de acuerdo con una metodología establecida, identificando los objetivos, metas, avances, recursos de inversión e indicadores, mensualmente se están enviando a la gerencia con el fin de consolidarlos.

Se cuenta con los Manuales de Procedimientos por cada uno de los procesos, en los cuales se encuentran limitadas las responsabilidades por cada uno de los que interviene en el mismo, adoptado mediante Resolución No. 199 del 07 de diciembre de 2004, por la cual se modifica la resolución 170 de 2004.

Se actualizó el manual de funciones que define mecanismos claros de asignación de responsabilidades por cada uno de los funcionarios, adoptado mediante la Resolución No. 070 del 26 de abril de 2005, incluyendo el área financiera.

La revisión de los procesos y procedimientos son actividades continuas que merecen seguimiento y revisiones periódicas, según las condiciones cambiantes del entorno con el fin de elevar la eficiencia y efectividad en la gestión organizacional.

Las políticas orientadas a la gestión y desarrollo integral del talento humano para el fortalecimiento de actitudes y aptitudes laborales que contribuyen al mejoramiento del clima organizacional.

Se cuenta con una plataforma informática a través de la cual procesa la información en línea, el Sistema Administrativo y Financiero SIAF sobre el manejo de Contabilidad, Presupuesto, módulos de activos fijos, de nómina de tesorería de inversiones, contratación, compras etc. La información mensual se envía a la Secretarí de Hacienda en medio magnético para que ésta sea registrada a PREDIS. La calificación para esta fase es de 3.82

3.2.4. Fase de Documentación

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

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

La formalización y documentación implica que los procesos y procedimientos sean aprobados por la alta dirección y fundamentalmente que sean puestos en conocimiento de las personas que los deben ejecutar, lo cual Transmilenio viene cumpliendo satisfactoriamente.

Transmilenio dispone de un buen manejo de las normas internas y externas, las cuales se entregan de manera oportuna al funcionario competente, cuenta con los códigos normativos de carácter general y particular. Se obtuvo una calificación de 4.06

3.2.5. Fase de Retroalimentación.

El Comité Coordinador del Sistema de Control Interno se encuentra formalmente constituido mediante la Resolución de Gerencia N° 007 de 2000. Durante año 2004 se reunió en varias oportunidades, cumpliendo así con la normatividad vigente.

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

Existe un Subcomité de Control Interno que actúa de manera coordinada con la oficina de Control Interno.

Para la vigencia de 2005, se realizaron reuniones desarrollando temas como:

- Seguimiento al Mapa de Riesgos.
- Formulación Plan de Mejoramiento como resultado de las observaciones presentadas por la oficina de Control Interno.

Transmilenio suscribió con la Contraloría de Bogotá un Plan de Mejoramiento como producto de las observaciones del Informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular cuenta 2004, con el propósito de realizar acciones que subsanaran, corrigieran y previnieran situaciones detectadas.

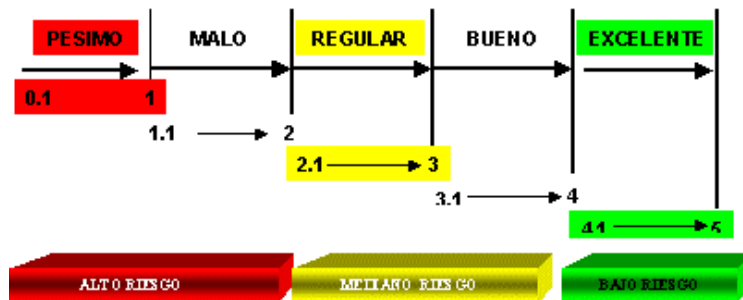
La Entidad ha venido cumpliendo los compromisos adquiridos dentro del Plan de Mejoramiento.

Se tienen diseñados instrumentos para el monitoreo de sus actividades, como los Indicadores de Gestión para el área, los cuales se aplican adecuadamente, lo que finalmente permite establecer el grado de avance de la gestión. En esta fase se obtuvo una calificación de 3.85

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

3.2.6. Síntesis de la evaluación

La calificación del Sistema de Control Interno se obtiene de la sumatoria de las fases, dividida por el número de ellas según la ponderación realizada. De la aplicación de los cuestionarios tipo, una vez consolidada la información, para la evaluación preliminar al Sistema de Control Interno de la EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.- se concluye que éste presenta un puntaje promedio de 3.85 con un nivel de RIESGO MEDIO y una escala de valoración de BUENO, tal como se muestra en el siguiente cuadro.



CUADRO N° 13
EVALUACIÓN CUANTITATIVA DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

1	AMBIENTE DE CONTROL	3.83
2	ADMINISTRACION DEL RIESGO	3.70
3	OPERACIONALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS	3.82
4	DOCUMENTACIÓN	4.06
5	RETROALIMENTACIÓN	3.85
TOTAL		3.85

Como resultado de la auditoría gubernamental con enfoque integral se detectaron y comunicaron a la administración los hallazgos que a continuación se mencionan de acuerdo con cada línea de auditoría desarrollada.

3.3. AUDITORÍA A LOS ESTADOS CONTABLES.

Se tomó como muestra las cuentas que se relacionan a continuación: Efectivo, Inversiones, Deudores, Depósitos Entregados, Cuentas por Pagar, Vinculados Económicos y Transferencias. La evaluación a los Estados Contables con corte a 31 de diciembre de 2005 se realizó teniendo en cuenta las Normas de Auditoría Gubernamental compatibles con las de General Aceptación, así como las políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá.

3.3.1. Evaluación a la información de los Estados Contables

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

Para el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los hechos económicos, financieros y sociales, se aplicó el marco conceptual del Plan General de Contabilidad Pública y el Catálogo de Cuentas, así como las diferentes normas e instructivos impartidos por el Contador General de la Nación y del Distrito Capital.

Para obtener suficiente y competente evidencia de los Estados Contables se efectuaron pruebas de cumplimiento y sustantivas mediante la revisión documental, entrevistas, cuestionarios, inspección y confrontación de saldos entre otros. Fueron seleccionadas las cuentas más representativas y los procesos que tuvieron mayor incidencia en la Empresa de Transporte de Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., partiendo del marco de referencia establecido en el Encargo de Auditoría.

El área contable es retroalimentada por el flujo de información de áreas involucradas dentro del giro misional de la entidad como son: contratación, presupuesto, almacén, oficina jurídica, interventoría, oficina de planeación, entre otras.

El resultado de la auditoría realizada a los Estados Contables vigencia 2005, fue el siguiente:

3.3.2. Activos.

El Balance General de la empresa muestra activos por valor de \$99.945.9 millones, correspondiéndole al activo corriente \$55.021.9 millones y al activo no corriente \$44.924.0 millones. Una vez comparados con los saldos registrados el año inmediatamente anterior se muestra un incremento del 18.84%, afectada principalmente por la cuentas de efectivo con un incremento de \$12.645.4 millones y la cuenta Deudores por efecto del saldo Depósitos Entregados en Administración por valor de \$10.615.0 millones.

3.3.2.1 Activo corriente

El activo corriente de la Empresa representa 55% del total del activo y esta conformado por las cuentas de Efectivo con un 38%, Inversiones 13% y Deudores 4%.

3.3.2.1.1. Efectivo

A 31 de diciembre de 2005 el saldo representa el 38% con relación al total del activo corriente, es la cuenta de mayor representatividad dentro del activo, está conformada por siete (7) cuentas bancarias con saldo de \$38.170.6 millones que coinciden con las conciliaciones bancarias revisadas por el Equipo Auditor.

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

3.3.2.1.1.1. Analizadas las órdenes de pago en la oficina de Tesorería se estableció que se generaron 6759 por \$831.019.9 millones, de las cuales se giraron 3282 por compromisos del IDU valor de \$297.982.5 millones, 2907 por Transmilenio S.A. por \$27.211.4 millones, 155 por traslado de fondos entre cuentas por valor de \$450.163.1 millones y 415 no aprobadas por valor de \$55.662.8 millones.

3.3.2.1.1.2 De los compromisos perfeccionados por el IDU, se destacan los pagos realizados por concepto de Actas de Fondeo a los diferentes contratistas por valor de \$186.280.3 millones, a los cuales no se les aplica ninguna clase de descuento por tratarse de pagos correspondientes a los Contratos de Concesión, de acuerdo con el Artículo 120, Parágrafo de la Ley 418 de 1997: *“La celebración o adición de contratos de concesión de obra pública no causará la contribución establecida en este capítulo”*. Por lo tanto, el Distrito al celebrar esta clase de contratación deja de recibir el 5% de contribución como lo establece dicha Ley, así como los pagos por concepto de prestación de servicios por un valor de \$839.1 millones.

3.3.2.2. Inversiones

Las inversiones de TRANSMILENIO S.A. Están representadas en títulos de renta fija CDT y TES, en cuantía de \$12.230.4. Millones y \$467.9 millones, corresponde a TIDIS entregados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en razón a devolución de saldos a favor de la Entidad por concepto de Impuesto de Renta.

Se efectuó el cruce entre los registros contables y los saldos de tesorería sin presentar diferencias ni observaciones que formular.

3.3.2.3. Activo no Corriente

Representa el 45% del total del activo de la Empresa, con saldo en libros por valor de \$44.924.0 millones distribuido así: Deudores por \$35.555.7 millones que equivalen al 36%, Propiedad, Planta y Equipo con un valor de \$4.303 millones con el 4% y otros activos por valor de \$5.065.3 millones con el 5%.

En esta cuenta se analizó el saldo que pertenece a los Depósitos Entregados que presenta un saldo de \$ 35.555.7, millones que corresponden al saldo del Fondo de Contingencias, el cual tiene dos componentes básicos: El saldo de la deuda de la fiducia con Transmilenio S.A. y el valor de la diferencia tarifaria; esta cuenta no presenta ninguna observación.

3.3.2.4 Propiedad, Planta y Equipo

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

El saldo que presenta esta cuenta a 31 de diciembre de 2005, ascendió a \$4.303.0 millones y representa el 4.3 % del total del activo. Esta cuenta no fue objeto de análisis durante esta vigencia, pero se verificó la entrega del inventario físico de los bienes de propiedad de la empresa.

3.3.3. Pasivo

El pasivo corriente representa un saldo de \$54.487.8 millones, que corresponde al 100% del total del pasivo. Dentro del grupo del pasivo corriente figuran especialmente las Cuentas por Pagar por valor de \$ 39.032.1 millones que representan el 71.6% del total del pasivo y los pasivos estimados por un valor de \$1.656.4 millones con el 3.0%.

3.3.3.1 Cuentas por pagar

De las Cuentas por Pagar se analizó la cuenta de Vinculados Económicos por la construcción de la infraestructura del sistema; a 31 de diciembre de 2005 refleja un saldo de \$37.517.9 millones, producto del registro de compra de predios, compensaciones, prestación de servicios, estudios, diseños y obras en general requeridas para la construcción del Sistema TransMilenio.

Hasta finalizar la vigencia 2005, no se tenía control adecuado de manejo de los registros contables; en el informe de la Contraloría de la vigencia 2004 ya se había informado esta situación. Para el inicio de la vigencia 2006 se crearon centro de costos por cada uno de los proyectos en las Cuentas de Orden.

Dentro de la cuenta de Pasivos Estimados, se registra una provisión para contingencias por valor de \$95.9 millones, correspondientes al proceso laboral No. 0878/03 en contra de la empresa del exfuncionario Luís Ignacio Cruz Castro, según sentencia proferida por el Juzgado Catorce Laboral del Circuito de Bogotá, de fecha 9 de Septiembre de 2005.

En su artículo segundo Resuelve: “...CONDENAR a la demandada, EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO “TRANSMILENIO S.A.” representada por el doctor EDGAR ENRIQUE SANDOVAL CASTRO, o quien haga sus veces, a pagar al demandante LUIS IGNACIO CRUZ CASTRO, las siguientes sumas de dinero:

1-\$18.485.812, por concepto de la indemnización por la terminación unilateral y sin justa causa del contrato de trabajo.

2-\$103.272,73 diario, desde el 26 de septiembre de 2003, hasta cuando se realice el pago, a título de indemnización moratoria“. El abogado externo, presentó apelación el día 14 de Septiembre de 2005.

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

Como se puede evidenciar en la sentencia del Juzgado Catorce Laboral del Circuito de Bogotá, la empresa fue condenada en primera instancia por este proceso lo que le puede general al futuro un mayor valor a pagar.

3.3.4 Patrimonio institucional

A 31 de diciembre de 2005 el patrimonio de TRASMILENIO S.A. está conformado por \$45.458.1 millones distribuidos así:

CUADRO No. 14
PATRIMONIO INSTITUCIONAL

(Millones de pesos)

APITAL SUSCRITO Y PAGADO	10.015.0
RESERVAS	33.340.5
RESULTADO DE EJERCICIOS ANTERIORES	0
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.703.2
SUPERÁVIT POR DONACION	109.7
REVALORIZACION DEL PATRIMONIO	292.0
DETERIORO POR UTILIZACIÒN DE BIEN	-2.3
	45.458

Fuente: Estados contables de Transmilenio 31/12/05.

Se destaca dentro de este saldo el Resultado del Ejercicio por valor de \$1.703.2 millones, que comparados con el Resultado de la vigencia anterior por valor de \$1.147.4 millones, Transmilenio S.A. sigue presentando una perdida operacional por valor de \$7.916.5 millones.

3.3.5 Ingresos

La entidad obtuvo ingresos por servicios por valor de \$23.108.7 millones, destacándose los servicios de transito y transporte por un valor de \$16.160.2 millones y por vinculación de flota por valor de \$3.758.7 millones. Dentro de la cuenta de ingresos se verificaron las transferencias por valor de \$300.529.2 millones, distribuidas así:

CUADRO No. 15
TRANSFERENCIAS

(Millones de pesos)

TRANSFERENCIAS	SALDO A DIC 31 DE 2005
DEL DISTRITO CAPITAL (1)	145.246.5
DEL GOBIERNO NACIONAL(1)	144.585.3
OTRAS TRANSFERENCIAS (2)	10.697.3
	300.529.2

Fuente: Estados contables de Transmilenio 31/12/05

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

Otros Ingresos por valor de \$ 6.115.6 millones, que corresponden a ingresos financieros por \$3.615.0 millones, ingresos extraordinarios por \$1.502.8 millones y ajustes ejercicios anteriores por \$997.8 millones.

3.3.6. Gastos

Por concepto de gastos de administración la entidad canceló un valor de \$ 11.352.1 millones; por gastos de operación \$15.855.3 millones, destacándose dentro de estos los gastos generales por valor de \$15.824.7 millones, que representan el 99% del total de gastos de operación. De estos gastos se verificaron las órdenes de pago correspondientes al contrato No. 111 de 2004 y que fueron canceladas en el 2005; igualmente, se realizó una prueba de auditoría en los registros contables en algunas órdenes de pago de servicios, mantenimiento estaciones y servicio de vigilancia, encontrándose el presunto hallazgo fiscal anteriormente indicado.

CUADRO No. 16
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y SOCIAL DESDE 2004-2005
Millones de pesos (\$)

AÑO	2005	2004
CONCEPTO		
Ingresos operacionales	23.108.7	17.479,38
Gastos operacionales	31.025.2	29.555,57
utilidad (pérdida) operacional	-7.916.5	-12.076,19

Fuente: Estados contables de Transmilenio 31/12/05

3.3.7. Cuentas de Orden

Esta cuenta no fue objeto de análisis por el Equipo de Auditoría durante la vigencia 2005, los saldos que se presentan están de acuerdo con lo reflejado en las notas a los estados contables, así:

Las cuentas deudoras presentan un saldo de \$ 15.204.4 millones, destacándose la cuenta de pérdidas fiscales por compensar acumuladas de la vigencia 2004 por valor de \$15.093.8 millones.

Las cuentas de orden acreedora presentan un saldo de \$2.333.2 millones, destacándose la cuenta de litigios y demandas. Según lo expuesto en las notas a los estados contables, este saldo corresponde a la aplicación de la nueva metodología establecido por la Secretaría de Hacienda a través de la Resolución No. 169 de noviembre de 2005, que establece el registro del valor contingente respecto pretensión inicial de la demanda, una vez se cumple con la primera valoración de las demandas por parte del programa SIPROJ de la Alcaldía Mayor.

CUADRO No. 17
OBLIGACIONES CONTINGENTES
Millones de pesos (\$)

NOMBRE	VALOR
LITIGIOS O DEMANDAS	399.371.5

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

Civiles	368.9
Laborales	90.1
Penales	1552.2
Administrativos	397.360.3

Fuente: Información suministrada por TRANSMILENIO S.A. cuenta 2005.

CUADRO No. 18
OTRAS CUENTAS ACREDEDORAS DE CONTROL

Millones de pesos (\$)

LITIGIOS Y DEMANDAS	Diciembre 2005
CIVILES	1.046.825
LABORALES	212.405
PENALES	3.044.912
ADMINISTRATIVOS	1.285.508.825
Total	1.289.812.967
CUENTA ACREEDORA CONTROL	
CONVENIO IDU	570.607.932

Fuente: Información suministrada por Transmilenio S.A. cuenta 2005.

3.3.8 Operaciones Recíprocas

Al efectuar la circularización de cifras entre la Entidad y el IDU en sus operaciones recíprocas, se sigue presentando diferencia en Vinculados Económicos por \$26.479 millones y en otras operaciones de enlace por \$12.501.0 millones; estas cuentas son las que manejan las dos entidades, en razón de las obras de infraestructura pagadas por Transmilenio y ejecutadas por el IDU, en los estudios para la adecuación del Sistema Transmilenio, expropiaciones, adecuación de obras de acueducto y demás requeridas para la infraestructura, para dar cumplimiento al desarrollo de los proyectos.

CUADRO No. 19
OPERACIONES RECÍPROCAS

Millones de pesos (\$)

TRANSMILENIO			IDU			Diferencia
CUENTA	DENOMINACIÓN	SALDO 31/12/05	CUENTA	DENOMINACIÓN	SALDO 31/12/05	\$ millones
249003	Vinculados económicos	37.518	147090	Otros deudores	63.997	26.479.
572290	Otras operaciones enlace	296.542	4722900	Otras operaciones enlace	284.041	12.501

Fuente: Información suministrada por TRANSMILENIO S.A. cuenta 2005.

La anterior situación ya se había informado por este ente de control durante la vigencia 2004, pero se siguen presentando diferencias entre lo reportado por Transmilenio y las cifras presentadas por el IDU, por lo que se hace necesaria su inclusión en el Plan de Mejoramiento a suscribir como un hallazgo de carácter administrativo.

3.3.9. Evaluación al Sistema de Control Interno Contable.

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

La evaluación del Sistema de Control Interno Contable de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., es realizada por la oficina Asesora de Control Interno, de conformidad con las normas que lo regulan, Ley 87 de 1993; Resoluciones 373 de 1999, 196 de 2001, 420 de 2002 y la Circular Externa No. 42 de 2001, expedidas por la Contaduría General de la Nación.

De las pruebas realizadas, se puede afirmar que el Sistema de Control Interno Contable de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., presenta un nivel razonable de eficiencia y eficacia, excepto por lo expuesto en este informe en lo relacionado con los pagos realizados al Contrato No. 111 de 2004, lo cual garantiza un nivel adecuado de calidad y confianza en el cumplimiento de los objetivos institucionales del orden financiero y contable; y permite concluir que la información Financiera, Económica y Social a 31 de diciembre de 2005 es confiable, oportuna y útil socialmente.

A continuación se describe el resultado de la evaluación del Sistema de Control Interno Contable en cada uno de sus elementos:

3.3.9.1. Ambiente de Control

La Empresa de Transportes de Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., dentro de su estructura organizacional cuenta con una dependencia que cumple funciones de Control Interno y se encuentra operando el subcomité de acuerdo con las directrices dadas por la Contaduría General de la Nación.

La Oficina de Control Interno evaluó el Control Interno Contable de la empresa y presentó los informes correspondientes en los períodos señalados por la Contaduría General de la Nación.

Se observaron medidas adecuadas de protección y custodia de la documentación, libros principales y auxiliares de contabilidad, comprobantes y demás soportes de registro en general.

Las instalaciones físicas del área contable son adecuadas.

La empresa toma las medidas pertinentes para subsanar las observaciones formuladas por la Contraloría de Bogotá D. C. y la Oficina Asesora de Control Interno.

3.3.9.2. Administración de Riesgo Contable y Financiero

El manejo de los riesgos financieros se ha visto favorecido con la entrada en tiempo real (SIAF) que le permite obtener información en línea de todos los hechos sociales, económicos y financieros que se suceden en la empresa, pero se deben mantener los controles para mitigar los riesgos del SIAF.

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

3.3.9.2.1 Actividades de Control Específicas para el Proceso Contable

Fueron aplicadas durante la vigencia 2005 las normas técnicas para el manejo de libros oficiales. Están identificados los puntos de control en cada uno de los procesos contables; los ajustes y reclasificaciones se hacen de acuerdo a las normas vigentes de la Contaduría General de la Nación y demás entes autorizados.

3.3.9.2.2 Monitoreo y Evaluación del Control Interno Contable

La Oficina de Contabilidad efectuó comparaciones y conciliaciones de la información contable con las distintas dependencias involucradas en el proceso contable.

3.3.9.2.3 El área de trabajo está diseñada de acuerdo con sus necesidades.

La Oficina de Control Interno realizó evaluaciones al Sistema de Control Interno Contable de la empresa, comunicando las observaciones sobre las cuales se tomaron las medidas para el mejoramiento del sistema y confiabilidad de la información contable.

La empresa realizó verificación física de sus bienes, mediante el contrato No. 318/05 suscrito con Carlos Enrique Trujillo Gómez, en las cuentas de Propiedad, Planta y Equipo, Otros Activos y Cargos Diferidos.

3.3.9.3. Operacionalización de los Elementos

3.3.9.3.1 Sistemas de Información y Comunicación

Existe una adecuada comunicación y conciliación entre las diferentes áreas de tesorería, almacén, presupuesto y contabilidad, haciendo confiable la información contable y el software con el que cuentan les permite trabajar en red. La información contable se encuentra clasificada de acuerdo las normas vigentes y su estructura de sistemas es satisfactoria para las necesidades y cumplimiento en sus funciones.

3.3.9.4. Documentación

La empresa se encuentra organizando de manera técnica el archivo de los documentos que soportan los registros contables, los cuales se tienen archivados en AZ, clasificados cronológicamente, lo cual permite tomar decisiones de forma oportuna y efectiva. El área financiera cuenta con los procesos y procedimientos debidamente documentados y actualizados.

3.3.9.5. Retroalimentación

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

El área de contabilidad cumple con las actividades para subsanar las observaciones y recomendaciones presentadas por la oficina de control interno y la Contraloría de Bogotá, lo que permite mejorar la calidad de la información contable.

Se pudo establecer que los bienes de propiedad de la empresa se encuentran amparados mediante la póliza de seguro No. 1001393 de La Previsora S.A. con vigencia hasta el 25 de enero de 2007, por un valor total de \$9.784.0 millones. Así mismo, se le da cumplimiento al manual de procedimientos para el manejo, control y registro de sus bienes adoptado por Resolución 01 de 2001, expedida por la Secretaría de Hacienda de Bogotá.

- Medidas de protección para la guarda y custodia de los activos, valores, títulos valores, especies venales, cheques girados, chequeras, cheques anulados, tarjetas magnéticas, sellos y protectores, claves de cajas fuertes, y demás bienes asociados al manejo del Disponible.

De acuerdo con la visita realizada a la oficina de Tesorería cuenta con un sistema adecuado de seguridad, para la custodia y guarda de cheques, sellos y protectores.

- Determinación de políticas relacionadas con la incorporación de inmuebles, vehículos automotores y demás bienes al patrimonio de la entidad, lo que incluye seguimiento sobre su legalización y valoración actualizada.

Se pudo establecer que el área de Recursos Físicos controla y verifica la existencia de los bienes de propiedad de la empresa, por medio de la toma física del inventario y a la vez realizar los análisis correspondientes y conciliarlos con el área de Contabilidad.

- Evaluación de los procesos de depuración de saldos en los rubros de Rentas y Cuentas por Cobrar de vigencias anteriores, que contribuyan a garantizar la razonabilidad de los estados e informes contables.

- Existencia y pertinencia de procedimientos de control para soportar la conciliación de saldos relacionados con los valores correspondientes a Pensiones de Jubilación (cálculos actuariales), cesantías consolidadas y sus intereses, operaciones de Crédito Público y manejo de Deuda, retenciones tributarias y demás pasivos que de acuerdo con la naturaleza de la entidad se consideren significativos.

Mediante los procedimientos internos, se clasifica, registra y paga los pasivos de la entidad, se tiene un adecuado control sobre los mismos.

En el área de Contabilidad no cuenta con un punto de control para el registro de las Cesantías consolidadas y los intereses, de acuerdo con el modulo SIAF. Los

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

registros se realizan con base en la información reportada por el área de Recursos Humanos.

- Determinación de la existencia y cumplimiento de planes de compras, funcionamiento de comités de adquisiciones y cumplimiento de las políticas sobre los procesos de contratación de adquisición de bienes y servicios.

- Evaluación, de acuerdo con los requerimientos establecidos por la Contaduría General de la Nación, del proceso adelantado por el área financiera y contable del ente público, para lograr la conciliación de saldos recíprocos con las entidades y cuentas relacionadas de que trata el formato CGN-002. Este proceso debe incluir la realización de confirmación de saldos a través de circularizaciones periódicas entre las entidades objeto de conciliación.

En la cuenta presentada por la empresa a este ente de control se relaciona las cuentas recíprocas en el formato CGN 002 y según lo expuesto por la entidad, estos saldos se circularizan y concilian durante la vigencia.

- Para las entidades y organismos pertenecientes al Nivel Nacional cubiertos por el Sistema de Información Financiera SIIF, se deberá verificar la existencia del proceso de consolidación de los saldos registrados en el sistema con los consignados en sus sistemas alternos o “paralelos”, si llegaren a existir y por el tiempo que se mantengan.

Los Estados Contables de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., correspondientes a la vigencia 2004, fueron dictaminados razonablemente, excepto por las observaciones formuladas por este ente de control el mes de diciembre de 2005.

El dictamen emitido por el delegado de la empresa de Revisoría Fiscal Grant Thornton Ulloa Garzón dice. *“En mi opinión, los estados financieros mencionados en el primer párrafo, tomados fielmente de los libros de contabilidad y adjuntos a este dictamen, presentan razonablemente la situación financiera de la EMPRESA DE TRANSPORTES DE TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A., al 31 de diciembre de 2004 y los correspondientes estados de actividad financiera, económica y social, de cambios en el patrimonio de los accionistas y los flujos de efectivo del año terminado en esta fecha...”*

- Verificar la respuesta oportuna a los requerimientos realizados por la Contaduría General de la Nación durante la vigencia 2004.

De acuerdo con lo expuesto por la Dirección Financiera, se han dado las respuestas dentro de los términos a los requerimientos solicitados por la Contaduría General de la Nación.

3.3.10 Saneamiento Contable

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

Para darle cumplimiento a la Ley 716 de 2001, Decreto 1282 de 2002, Circular Externa 050 de 2002 y la Ley 901 de 2004, expedidos por el Contador General de la Nación, Transmilenio S.A. creó el Comité Técnico de Saneamiento Contable, mediante la Resolución 058 de 2004. Se elaboró el acta No. 1 de fecha 26 de noviembre de 2005, donde se concluyó que TRANSMILENIO S.A. no tiene cuentas por depurar.

3.4. EVALUACIÓN PRESUPUESTAL.

En cumplimiento del Plan de Auditoría Distrital 2005, 2006 y con el objetivo de establecer la efectividad del presupuesto como instrumento de gestión y control para el cumplimiento de la misión y los objetivos de TRANSMILENIO y la legalidad y la oportunidad de las operaciones y registros en la ejecución y cierre presupuestal; se efectuó la evaluación presupuestal, la cual se basó fundamentalmente en los lineamientos establecidos en el encargo de auditoría y en el programa de auditoría correspondiente.

3.4.1. - Presupuesto Anual del Distrito Capital 2005.

El Presupuesto Anual del Distrito Capital para la vigencia 2005 asciende a \$7.598.703 Siete billones quinientos noventa y ocho mil setecientos tres millones, de los cuales \$5.449.326 corresponden a la Administración Central y \$2.149.377 millones a los establecimientos Públicos, incluyendo la Contraloría con \$53.405 millones y a la Universidad Distrital \$139.102 millones, del cual le corresponde a la Empresa de TRANSMILENIO, el valor de \$434.295.65 millones.

El presupuesto de Ingresos Gastos e Inversión de la Empresa para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2005, fue aprobado por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (CONFIS) mediante Resolución 078 del 14 de Diciembre de 2004 y liquidado por el Gerente General de TRANSMILENIO S.A. mediante Resolución 222 del 31 de Diciembre de 2004, por un monto de \$434.295.65 millones.

3.4.2. - Modificaciones Presupuestales.

A lo largo de la vigencia el presupuesto inicial fue adicionado en \$132.090.4 millones (30.41%) ubicándose en \$566.344.1 millones de presupuesto definitivo.

Cuadro No. 20
MODIFICACIONES

Rubro	Presupuesto Inicial	Modificaciones	Millones de pesos (\$)
			Presupuesto Definitivo
Gastos			
Gastos de Funcionamiento	14.556.38	- 2.381.63	12.174.75

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

Inversión	419.697.27	134.472.08	554.169.34
TOTAL	434.295.55	132.090.45	566.344.09

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A., - Ejecución Presupuestal

Durante la vigencia 2005 Mediante Resolución No. 17 del 02 de febrero de 2005 se efectuó suspensión de recursos al presupuesto de Gastos e Inversión de la Empresa TRANSMILENIO S.A., por la suma de \$2.006.98 millones, debido a que el estimativo de los recaudos proyectados para la vigencia no se obtendrían, en razón a que la programación de la entrada de operación de las Troncales Norte Quito Sur y Suba se retrasó, hecho que incidió en un menor recaudo y por consiguiente se hizo necesario suspender las apropiaciones financiadas con estos recursos. Según Resoluciones Nos. 065, 078 de abril y mayo de 2005, se efectuó sustitución de la suspensión, y a través de la Resolución No. 192 y 302 de noviembre y diciembre de 2005, se levantó la suspensión, sin afectar la ejecución final del presupuesto.

Para el presupuesto de Gastos de Funcionamiento, se efectuó reducción de \$2.381.63 millones, quedando un presupuesto definitivo para este rubro de \$12.174.75 millones.

Si bien la posibilidad de modificar el presupuesto está contemplada en la ley, como instrumento de planeación, es claro además que la asignación inicial de recursos por rubro, es bastante irreal, evidenciado en los cambios que frecuentemente se realizan frente a lo programado.

3.4.3. - Análisis Presupuestal de Ingresos.

Cuadro No. 21
PRESUPUESTO DE INGRESOS

CONCEPTO	Presupuesto Definitivo 2005	Recaudo 2005	Millones de pesos (\$)	
			% De Ejecución	Pendiente de recaudo
DISPONIBILIDAD INICIAL	43.022.99	43.022.99	100.00	
INGRESOS CORRIENTES	20.882.44	21.949.20	105.11	-1.066.75
PARTICIPACIONES	16.992.59	17.898.87	105.33	-906.27
TRANSFERENCIAS	498.595.97	304.116.67	60,99	194.479.30
* NACION	285.142.60	144.585.33	60.9	140.557.26
*ADMINISTRACION CENTRAL	202.443.35	145.246.50	71.7	57.196.85
*OTRAS TRANSFERENCIAS	11.010.0	14.284.8	129.7	-3.274.82
RECURSOS DE CAPITAL	3.842.69	3.954.96	102,92	-112.26
TOTAL	566.344.09	373.043.82	65,87	193.300.27

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

CONCEPTO	Presupuesto Definitivo 2005	Recaudo 2005	% De Ejecución	Pendiente de recaudo

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A. , - Ejecución Presupuestal.

Se efectuó el ajuste de Ingresos y Gastos de Transmilenio S.A. acorde al cierre Presupuestal de la vigencia 2004, mediante Resolución 075 del 10 de mayo de 2005. La empresa presupuestó una disponibilidad Inicial de \$12.476.93 millones, registrando una disponibilidad neta de Tesorería de \$43.022.99 millones, por lo tanto se efectuó una adición de recursos por \$30.546.05 millones, aprobado por el CONFIS en reunión No. 4 del 31 de Marzo de 2005.

En la estructura del presupuesto definitivo de Ingresos, incluyendo la disponibilidad Inicial \$43.022.98 millones, su principal fuente de recursos son las transferencias de la Nación como del Distrito, las cuales representan el 87.39% (\$498.595.97 millones. La disponibilidad Inicial participó con el 7.59%, mientras que los ingresos generados por la actividad propia de la empresa equivalen al 3.68% (\$20.882.44 millones) y los Recursos de Capital al 0.67% (\$3.842.69 millones).

Los ingresos corrientes se disminuyeron en el 22.9% (\$6.218.71 millones) reduciéndose de un presupuesto inicial de \$27.101.15 millones a un presupuesto definitivo de \$20.882.44 millones; en tanto que la Disponibilidad Inicial se aumentó en el 244.8% (\$30.546.05 millones) al pasar de un presupuesto inicial de \$12.476.93 millones a \$43.022.98 millones de presupuesto definitivo, la reducción mencionada anteriormente, se dio a un mayor recaudo sobre el presupuesto ajustado siendo los factores que más influyeron, el recaudo por vinculación de flota y la participación en los ingresos de los operadores de Fase II. Al cierre de la vigencia 2005 el recaudo acumulado de TransMilenio alcanzó un valor de \$373.043.82 millones, valor que representa el 66% del presupuesto definitivo.

Los ingresos por explotación colateral lograron en el año 2005, un recaudo en cuantía de \$4.050.32 millones, que corresponde al 104.13% del presupuesto definitivo correspondiente a ingresos percibidos por la concesión de publicidad en portales y estaciones; asesorías, consultorías como resultado de la gestión de la Dirección Comercial.

En cuanto a las transferencias correspondientes a la vigencia fiscal 2005, la empresa recaudó ingresos por valor de \$304.116.67 millones de los cuales el 47.76% o sea \$145.246.49 millones corresponden a la administración central, el 47.54% equivalente a \$144.585.33 millones corresponden a la nación y el 4.7% \$14.284.84 millones a otras transferencias como son recursos provenientes del cruce de cuentas, rendimientos recursos EAAB.

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

Respecto al rubro de Participaciones, la empresa recaudó ingresos por \$17.898.9 millones equivalente al 105.33% del presupuesto definitivo. TRANSMILENIO S.A., la Empresa percibe recursos por su participación en los ingresos del sistema los cuales, puede cubrir los gastos recurrentes que demanda la operación y el funcionamiento de la empresa.

En los rendimientos financieros se obtuvo un recaudo del 106.35% es decir \$1.881.48 millones que recibió Transmilenio de la inversión de un portafolio promedio de \$12.000 millones que representan el patrimonio de la Empresa.

En el Presupuesto de Ingresos, el rubro que logró mayor incremento fue el de Transferencias de la Nación con el 31.8% (\$68.781.60 millones), pasando de \$216.361.00 millones a \$285.142.60 millones de presupuesto definitivo, le siguió en importancia las Transferencias de la Administración Central con el 14.7% (\$25.887.98 millones) al pasar de \$176.555.36 millones a \$202.443.35 millones de presupuesto definitivo.

3.4.4. Análisis Presupuestal de Gastos.

El Presupuesto Definitivo para la vigencia 2005, \$566.344.09 millones, fue comprometido en un 88.50% (\$501.211.59 millones) incluidos los saldos pendientes de giro (\$179.380.93 millones), dejando de comprometer el 11.50% (\$65.132.50 millones).

Del total de presupuesto comprometido, 88.50% (\$501.211.59 millones), solamente el 56.83% (\$321.830.66 millones) fueron girados, quedando pendiente de giro el 31.67% (\$179.380.93 millones).

En el Presupuesto Total apropiado para la vigencia 2005, (\$566.344.09 millones), los rubros que mayor porcentaje del presupuesto apropiado, comprometió fueron: En Gastos de Funcionamiento: los rubros de Arrendamientos, Capacitación y *Cuentas por Pagar* y en Gastos de Inversión el rubro de *Cuentas por Pagar IDU-Recursos Administrados en un 100.00%* de sus recursos.

3.4.5. Gastos de Funcionamiento

Cuadro No. 22

CONCEPTO	PPTO DEF. 2005	COMPR OMISOS 2005	% EJEC	GIROS ACUM.	% EJC.	Millones de pesos (\$)	
						CUENTA S POR PAGAR	SALDOS APROPIA CION
GASTOS							
SERVICIOS PERSONALES	8.181.1	7.791.4	95	7.248.5	88.6	542.9	389.7
GASTOS GENERALES	3.026.8	2.758.4	91	2.080.4	68.7	678.0	268.4
CUENTAS POR PAGAR	966.7	966.7	100	835.5	86.4	131.2	0

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

CONCEPTO	PPTO DEF. 2005	COMPR OMISOS 2005	% EJEC	GIROS ACUM.	% EJC.	CUENTA S POR PAGAR	SALDOS APROPIA CION
TOTAL GASTOS FUNCIONAMIE NTO	12.174.7	11.516.6	95	10.164.4	83.5	1.352.2	658.1

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A., - Ejecución Presupuestal

Del Presupuesto apropiado para *Gastos de Funcionamiento* (\$12.174.74 millones), se comprometieron \$11.516.61 millones, correspondiente al 94.59%, quedando sin comprometer un 5.41% (\$658.13 millones). De los \$11.516.61 millones, comprometidos por este rubro, se giró el 83.49% (\$10.164.41 millones), quedando pendientes de giro el 11.1% (\$1.352.20 millones).

En *Gastos de Funcionamiento, los Servicios Personales*, comprometieron el 95.24% (\$7.791.40 millones) del presupuesto apropiado de \$8.181.14 millones, quedando un 4.76% (\$389.74 millones) sin ejecutar. El Presupuesto comprometido, fue girado el 88.60% (\$7.248.52 millones, quedando por girar el 6.64% (\$542.88).

Del presupuesto apropiado para *Gastos Generales* (\$3.026.87 millones), la empresa adquirió compromisos por el 91.13% (\$2.758.48 millones), quedando sin ejecutar el 8.87% (\$268.39 millones), de los cuales se giró el 68.73% (\$2.080.41 millones, quedando pendiente de giro para la vigencia 2006 el 22.4% (\$678.07 millones).

Dentro de los *Gastos Generales*, el rubro que presentó menor ejecución fue el de *Sentencias Judiciales*, del cual se apropió un presupuesto definitivo de \$15.0 millones y la empresa durante la vigencia 2005 no adquirió compromisos por este rubro.

3.4.6. Gastos de Inversión

Para llevar a cabo la misión, la entidad maneja cuatro (4) proyectos de Inversión:

Cuadro No. 23
GASTOS DE INVERSION

CONCEPTO	PPTO DEF.2005	COMPRO MISOS 2005	% EJE C	GIROS ACUMU- LADOS	Millones de pesos (\$)		
					%EJE	CUENTAS POR PAGAR	SALDOS APROP.
INVERSIÓN DIRECTA	364.179	300.059.13	82	159.524.56		140.534.57	64.120
PROY.7223 OPERACIÓN Y CONTROL	14.571.90	14.385.05	98.72	8.029.01	55.10	6.356.04	187
PROY. 7251							

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

CONCEPTO	PPTO DEF.2005	COMPRO MISOS 2005	% EJE C	GIROS ACUMU- LADOS	%EJE	CUENTAS POR PAGAR	SALDOS APROP.
GESTION DE INFRAESTRUC TURA	344.080.30	283.234.64	82.32	150.148.26	43.64	133.086.38	60.846
PROY. 7225 FORTALECIMIE NTO INSTITUCIONA L	3.960.48	889.91	22.47	430.78	10.88	459.13	3.071
PROY. 7266 CAPACITACION SISTEMA TRANSMILENIO	1.566.00	1.549.53	98.95	916.51	58.53	633.02	16
TRANSFERENC IAS PARA INVERSION	267.08	0	0	0	0	0	267.08
CUENTAS POR PAGAR	189.723.56	189.635.82	99.95	152.141.66	80.19	37.494.16	88
TOTAL INVERSION	554.169.34	489.694.98	88.37	311.666.24	56.24	178.028.73	64.474

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A., - Ejecución Presupuestal.

Durante la vigencia en estudio, se asignó como presupuesto inicial, para inversión de la Empresa TRANSMILENIO, la suma de \$419.697.26 millones, asignándose \$293.637.41 millones la cantidad a la inversión directa, correspondiente al 70%, el 0.046% para transferencias de Inversión y el 30% restante fue apropiada para Cuentas por Pagar.

Este rubro de Inversión fue adicionado en \$134.472.08 millones para un presupuesto definitivo de \$554.169.34 millones.

De los recursos apropiados para Inversión en la vigencia 2005 (\$554,169 millones) se comprometió el 88.37% (\$489.694.98 millones), quedando sin comprometer el 11.63% (\$64.474.36 millones), de estos compromisos se realizaron pagos por el 56.24% (\$311.666.24 millones), quedando pendientes de giro en la vigencia 2006 el 32.13% (\$178.028.74) millones.

El comportamiento presupuestal en la ejecución por cada uno de los objetivos, que conforman el Plan de Desarrollo fue de la siguiente forma:

El presupuesto apropiado para el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, \$364.178.69 millones, se comprometieron recursos por el 82.39% /\$300.059.15 millones, dejando de ejecutar el 17.61% (\$64.119.54 millones), de los cuales se giró el 43.80% (\$159.524.57 millones), quedando pendiente de giro el 56.20% \$140.534.58 millones del presupuesto comprometido.

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

El presupuesto apropiado para el Eje Urbano Regional donde se ejecutan los proyectos Nos. 7223 "Operación y Control del Sistema" en el que se centralizan las actividades correspondientes a la planeación y control de la operación del Sistema de Transporte Masivo. y proyecto No. 7251 "Gestión de Infraestructura del Transporte Público", proyecto financiado con las transferencias definidas por el convenio Nación-Distrito suscrito el 24 de junio de 1998 , el cual dispone que los recursos que se comprometen tanto de la Nación como del Distrito, para la construcción del Sistema Integral de Transporte Masivo deben ser utilizados exclusivamente para ese propósito o sea tiene destinación específica.

Se les asignó un presupuesto definitivo de (\$358.652.20 millones), el cual fue comprometido en un 82.98% (\$297.619.70 millones), quedando sin ejecutar el 17.02% (\$61.032.50 millones). De los compromisos adquiridos por este rubro, se realizaron giros por el 44.10% (\$158.177.27 millones), quedando pendiente por girar para la siguiente vigencia \$139.442.43 millones que equivalen al 38.88% de lo comprometido.

TRANSMILENIO S.A. es la entidad receptora de los aportes de la Nación y del Distrito para la construcción de la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo, en cumplimiento del Convenio Nación-Distrito suscrito el 24 de junio de 1998. La empresa no tiene competencia para realizar contratos de obra pública, actividad que es propia del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-. Por la razón anteriormente expuesta y para la ejecución de los recursos se suscribió en el año 2001 un convenio interadministrativo con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU - , mediante el cual esta entidad de manera autónoma y bajo su responsabilidad realiza todo el proceso contractual que requiere la construcción de la infraestructura del Sistema; por su parte TRANSMILENIO S.A. únicamente realiza la función de pagador de los contratos suscritos por el IDU y de administrador del presupuesto para lo cual emite los certificados presupuestales que solicite el IDU.

Para el rubro "Gestión de Infraestructura del Transporte Público" Proyecto No. 7251, se le asignó un presupuesto definitivo de \$344.080.3 millones, del cual se observa un avance financiero aceptable, con una ejecución presupuestal del 82.32% (\$283.234.64 millones) de los cuales sólo se efectuaron giros por \$150.148.26 millones (43.64%).

Para el Objetivo Gestión Pública Humana, donde se desarrollan los proyectos Nos. 7225 y 7266 "Fortalecimiento Institucional" y Capacitación Sistema Transmilenio", se apropió un presupuesto definitivo de \$5.526.48 millones, la empresa adquirió compromisos por el 44.14%(\$2.439.44 millones), dejando de ejecutar el 55.86% (\$3.087.04 millones), de los cuales la empresa giró \$1.347.30 millones equivalentes al 24.38% del presupuesto comprometido.

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

En Transferencias para Inversión- Plan de Gestión Ambiental, se apropió un presupuesto definitivo de \$267.08 millones, de los cuales la empresa no adquirió compromisos para la vigencia, lo cual demuestra el nulo compromiso con este rubro.

En el rubro Cuentas por Pagar por Inversión, la empresa apropió un presupuesto definitivo de \$189.723.56 millones, adquiriendo compromisos del 99.95% equivalentes a (\$189.635.82 millones), de los cuales se giraron \$152.141.66 millones que corresponden al 80.19%, dejando pendiente de giro para la vigencia 2006 el 19,76% (\$37.494.96 millones).

En las Cuentas por Pagar para Inversión – Transmilenio, se apropió un presupuesto definitivo de \$5.835.53 millones de los cuales comprometieron el 99.98% (\$5.834.36 millones), girándose el 94.02% (\$5.486.29 millones).

En las Cuentas por Pagar – IDU, se asignó un presupuesto de \$183.888.03 millones y la empresa comprometió el 99.95% (\$183.801.46 millones), realizando giros por valor de \$146.655.36 millones que equivalen al 79.75% de lo comprometido, dejando pendiente de giro para la vigencia 2006 el valor de \$37.146.1 millones

Del total del presupuesto asignado para Gastos e Inversión en la vigencia \$566.344.09 millones, se ejecutó un 88.50% (\$501.211.59 millones), incluidos los saldos pendientes de giro (\$179.380.93 millones), pero el presupuesto realmente girado sólo alcanzó el 56.83% (\$321.830.66 millones).

3.4.7. Vigencias Futuras

La Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio, comprometió recursos de vigencias Futuras para el proyecto de comunicaciones para los años 2006 – 2008, para la adquisición de un Sistema de Comunicaciones del Centro de Control del Sistema Transmilenio por valor de \$12.046 millones, que fueron autorizadas por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal - CONFIS en su reunión No. 6 del 12 de abril de 2005, el cual cuentan con una apropiación mayor al 15% en la vigencia Fiscal 2005, dando cumplimiento a lo normado en el artículo 10, literal b) de la Ley 819 del 09 de julio de 2003.

Con estas vigencias se suscribió el Contrato No. 336 de 2005 con Unión Temporal Tetramilenio cuyo objeto es prestar el servicio de comunicación inalámbrica de voz, Datos y video de baja resolución por demanda, para el control y regulación de la Flota Troncal del Sistema Transmilenio en tiempo real, suministrando los equipos conexiones y servicios necesarios, que garanticen el cubrimiento total de la red, por un período de tres años y siete meses, por valor de \$ 1.845.00 millones, con cargo al proyecto No. 7223 “Operación y Control del Sistema de Transporte Público

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

Este proyecto implicará recursos del año 2008, el cual no hace parte del actual período de Gobierno, por consiguiente el Consejo de Gobierno Distrital en reunión celebrada el 24 de septiembre de 2004, declaró de “importancia estratégica” para el Distrito Capital todos los proyectos de Inversión asociados al Sistema Transmilenio, conforme lo establece el artículo 12 de la Ley 819 de 2003.

3.4.8. Cierre Presupuestal

La empresa TransMilenio efectuó el cierre presupuestal de acuerdo con los lineamientos dados en la Circular No. 032 del 28 de diciembre de 2005, expedida por la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda.

El monto total de las cuentas por pagar constituidas al cierre del 2005, se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 24
CIERRE PRESUPUESTAL

CONCEPTO	VALOR C X P
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	1.352.18
Servicios Personales	542.87
Gastos Generales	678.07
Cuentas por Pagar	131.24
GASTOS DE INVERSION	178.029.42
Directa	140.535.26
Proyecto 7223 Operación y Control	6.356.04
Proyecto 7251 GESTION INFRAESTRUCTURA	133.087.08
Proyecto 7251 Gestión Infraestructura (Recursos Nación)	52.494.75
Proyecto 7251 Gestión Infraestructura (Recursos Distrito)	80.591.53
Proyecto 7251 Gestión Infraestructura (Recursos Administrados)	0.8
Proyecto 7225 Fortalecimiento Institucional	459.12
Proyecto 7266 Capacitación Sistema Transmilenio	633.02
Transferencias para Inversión	0
CUENTAS POR PAGAR	37.493.16
Cuentas por Pagar –Transmilenio	348.06
Cuentas Por Pagar –IDU	37.146.09
TOTAL CUENTAS POR PAGAR	179.381.60

FUENTE: Transmilenio S.A. Oficina Presupuesto - Relación Cuentas Por Pagar.

Como se aprecia en el cuadro anterior, durante la vigencia en estudio, la entidad constituyó Cuentas por Pagar por \$179.382.40 millones, valor que porcentualmente equivale al 35.78% del total comprometido.

3.4.9. COMPARATIVO DE EJECUCIÓN 2004 - 2005

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

3.4.9.1. Ingresos.

Cuadro No.25

Millones de pesos (\$)

CONCEPTO	Ppto 2004	Recaudo 2004	% Ejec	Ppto 2005	Recaudo 2005	% Ejec.	VAR. ANUAL.
DISPONIBILIDAD INICIAL	19.719.90	19.719.90	100	43.022.99	43.022.99	100.00	118.17
INGRESOS CORRIENTES	18.030.53	18.210.15	101	20.882.44	21.949.20	105.11	20,53
TRANSFERENCIAS	451.137.68	255.136.32	56.55	498.595.97	304.116.67	60,99	19.20
RECURSOS DE CAPITAL	7.680.77	7.483.50	97.43	3.842.69	3.954.96	102,92	-47.15
TOTAL	496.568.88	300.549.87	60.53	566.344.09	373.043.82	65,87	24.12

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A, - Ejecución Presupuestal 2004-2005

$$43.022.99 / 19.719.90 \times 100 - 100 = 118.17\%$$

En la Ejecución de Ingresos de la vigencia 2005, con relación a la vigencia 2004, presentó un incremento del 5.34%, por cuanto en el año 2004, se recaudó el 60.53%(\$300.549.87 millones) del presupuesto total (\$496.568.88); en tanto que en el año 2005, el porcentaje recaudado ascendió a 65.87% (\$373.043.82 millones) del presupuesto.

3.4.9.2. Gastos

Cuadro No. 26

Millones de pesos \$)

CONCEPTO	PPTO 2004	EJE 2004	% Ejec.	PPTO 2005	EJEC 2005	% EJEC	% VARIACION ANUAL
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	11.437	9.977	87.24	12.175	11.517	95	15.43
SERVICIOS PERSONALES	5.489	5.689	87.68	8.181	7.791	95	36.95
GASTOS GENERALES	2.850	2.192	76.92	3.027	2.758	91	25.82
CUENTAS POR PAGAR	2.098	2.096	99.89	967	967	100	-53.88
INVERSIÓN	485.132	440.836	90.87	54.169	489.695	88	11.08
DIRECTA	319.021	78.500	87.30	64.179	300.059	82	7.74
TRANSFERENCIAS PARA INVERSION	149	79	53.04	267	0	0	-100.00
CUENTAS POR							

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

CONCEPTO	PPTO 2004	EJE 2004	% Ejec.	PPTO 2005	EJEC 2005	% EJEC	% VARIACION ANUAL
PAGAR	7.912	7.912	100.00	89.724	189.636	99.9	16.87
TOTAL		50.813		66.344	501.212	88	11.18

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A. - Ejecución Presupuestal

La ejecución de Gastos de Funcionamiento, en el año 2005, respecto del año 2004, presenta incremento del 7.76%, por cuanto paso de ejecutar un 87.24% del presupuesto asignado para el año 2004, a ejecutar un 95.00% del presupuesto del año 2005.

La ejecución presupuestal de Gastos e Inversión de la vigencia 2005, con relación a la vigencia 2004, presenta disminución del 2.87%, por cuanto en el año 2004, se ejecutó el 90.87% (\$440.836 millones) del presupuesto (\$485.132 millones); en tanto que en el año 2005, el porcentaje de ejecución fue de \$88.00% (\$489.695 millones) de la apropiación disponible (\$554.169 millones).

3.4.9.3. CUENTAS POR PAGAR

Cuadro No. 27

Millones de pesos (\$)

CONCEPTO	EJEC A DIC 2005	AUTORIZACIONES DE GIRO A DIC 2005	CUENTAS POR PAGAR CONSTITUIDAS AS DIC/2005	CUENTAS POR PAGAR CONSTITUIDAS S DIC/2004
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	11.517	10.164	1.353	1.001
SERVICIOS PERSONALES	7.791	7.249	542	396
GASTOS GENERALES	2.758	2.080	678	491
CUENTAS POR PAGAR	967	835	132	114
INVERSION	489.695	311.666	178.029	192.115
DIRECTA	300.059	159.525	140.535	156.956
TRANSFERENCIAS PARA INVERSION	0	0	0	65
CUENTAS POR PAGAR	189.636	152.142	37.494	35.094
TOTAL	501.212	321.830	179.381	193.116

Fuente: Oficina de Presupuesto - Transmilenio S.A. - Ejecución Presupuestal 2004-2005

El incremento en las cuentas por pagar de funcionamiento entre el año 2005 y el 2004 se dio por los mayores valores a pagar por aportes parafiscales y prestaciones sociales, ocasionado por la modificación de la estructura orgánica y planta de personal, el cual fue materializado mediante Acuerdo de Junta Directiva No. 01 del 01 de abril de 2005, pasando de una planta de personal de 111 a 280 cargos; este incremento de 169 cargos en la planta comporta un mayor nivel de contratación en temas relacionados como dotación, arriendos, transporte, mantenimiento y adecuación que corresponde a gastos generales.

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

3.4.9.4. Indicadores de Gestión Presupuestal

Fuentes de Recursos Recaudados

Disponibilidad Inicial	43.022.98
Ingresos Corrientes	21.949.19
Transferencias	304.116.67
Recursos de Capital	3.954.95
Total	373.043.79

Durante la vigencia 2005, la empresa derivó la mayor parte de sus recursos recaudados por concepto de transferencias que recibe de la Nación, como de la Administración Central Distrital y de otras transferencias, las cuales alcanzaron el 81.52% del total recaudado.

- Estructura de Ejecución de Gastos

	COMPROMISOS	GIROS	RESERVAS
Gastos	501.211.59	321.830.66	179.380.93
Funcionamiento	11.516.61	10.164.42	1.352.19
Inversión	489.694.98	311.666.24	178.028.74

Durante la vigencia 2005, la empresa dirigió la ejecución del presupuesto en un 88.37% a Inversión y a Gastos de Funcionamiento el 2.30%, realizando giros por el 64.21% de la ejecución y dejando en cuentas por pagar el 35.78% de los compromisos adquiridos, los cuales corresponden a un porcentaje alto para ser pagados durante la vigencia 2006.

Financiación del Presupuesto de Ingresos:

$$\text{Transferencias (\% de asignación)} = \frac{\text{Transferencias/Presupuesto}}{\text{(Presupuesto total)* 100}} = 88.03\%$$

$$= \frac{(\$498.595.97 / 566.344.09) * 100}{100}$$

Generación de Recursos Propios:

$$\text{Ingresos Corrientes (\% de participación)} = \frac{\text{Recaudo Ingresos Corrientes/Total}}{\text{total de recaudo.) * 100}} = 5.88\%$$

$$= \frac{(\$21.949.19 / \$373.043.81) * 100}{100}$$

Grado de Dependencia Económica:

$$\text{Transferencias (\% de participación total de)} = \frac{\text{Recaudo Transferencias/Total de}}{\text{Recaudo Total de}}$$

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

recaudo.) Recaudo)* 100 = 81.54%
(\$304.116.67 / \$373.043.81)*100

Los anteriores indicadores evidencian que en cuanto a la financiación de su presupuesto de ingresos, tiene una gran dependencia de las Transferencias para la ejecución de la inversión.

Estas transferencias representaron el 88.03% del presupuesto apropiado para la vigencia 2005 y su grado de dependencia corresponde al 81.54%.

De otra parte, la generación de recursos propios, como fuente de financiamiento de la inversión, es exigua ya que sólo alcanza el 5.88% del recaudo del período.

Capacidad de Inversión

Resultado Presupuestal Inversión Directa / Gastos = 60.06%
\$ 300.059.15 / \$501.211.59 * 100

Del total de compromisos adquiridos en la vigencia 2005, el 60.06% se dirigió a actividades relacionadas con el Plan de Desarrollo.

Consistencia Presupuestal

Resultado Presupuestal Modificaciones / Presupuesto Inicial = 30.41%
\$ 132.090.44 / \$434.253.64 * 100

La empresa efectuó modificaciones durante la vigencia en un 30.41%, lo que indica que aún existe imprevisión o cambios en las condiciones iniciales.

Capacidad Operacional

Resultado Presupuestal Ingresos Corrientes / Gastos de = \$ 1.90
Funcionamiento
\$ 21.949.19 / \$ 11.516.61 * 100

Impacto de la Inversión

Resultado Presupuestal Inversión Directa / Recaudo Acumulado = 80.43%
\$ 300.059.15 / \$ 373.043.81 * 100

De los recursos recaudados durante la vigencia 2005, el 80.43% se orientó a desarrollar los objetivos del Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”.

Por cada peso requerido para cubrir los gastos de funcionamiento, la empresa dispuso de \$1.90 de recursos propios, provenientes principalmente de su

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

participación en los ingresos del sistema transMilenio, lo que indica que la empresa estaría siendo autosuficiente.

3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN

Del total de 408 contratos sucritos por las oficinas de Asuntos Legales y de Administrativa de TRANSMILENIO S.A. por valor de \$10.351.30 millones, se tomó una muestra del 30% equivalente al \$3.105,39 millones del valor total de la contratación del 2005 y adicionalmente se incluyeron dentro de la muestra los contratos Nos 024 de 2003 y 111 del 2004, estos por valor de \$5.408.78 millones, para un total de \$8.514.17 millones.

De la revisión practicada a los contratos seleccionados en la muestra, la Contraloría evidenció el adecuado cumplimiento de las normas de contratación vigentes, de tal forma que no existen observaciones de fondo sobre el proceso contractual que realiza la empresa, con excepción de:

3.5.1. Contrato No 111 de 2004.

Contratista: Consorcio Mantrans.

Objeto: El objeto consiste en: Prestar el servicio de mantenimiento integral de las estaciones de la fase I y de las siguientes de la fase II: siete (7) estaciones de la “calle 13” sin incluir la estación de San Victorino y ocho de la “troncal Américas”, excluyendo la estación intermedia de integración banderas y el portal de las Américas, de conformidad con su propuesta de fecha 6 de febrero de 2004...”. De este contrato, Transmilenio ha cancelado la suma de \$\$3.042 millones, que corresponden: para el año 2004 la suma de \$2.359 millones y del 2005 la suma de \$682.8 millones.

Valor de \$4.288.074.092.

En cumplimiento del Convenio No 020 de 2001, suscrito con el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio S.A., se realizaron por parte del IDU la construcción de las estaciones del Sistema Transmilenio Fases I y II, de los cuales la Universidad Nacional de Colombia emitió concepto técnico, de acuerdo al convenio No. 067 a los contratos tales como:

- No. 402 de 2000, por valor de \$7.989.691.085, suscrito entre el IDU y la Unión Temporal Paraderos 2000, amparado con la póliza de estabilidad No. 7339869, expedida por la Aseguradora Cóndor S.A., con vigencia hasta el 12/01/06.

En visita realizada el 23 de junio de 2004, en el cual manifiesta que una vez realizada la revisión de las Estaciones de Transmilenio en la Autopista Norte, se encontraron daños en las láminas de piso y filtración de aguas lluvias a través de las cubiertas en (Autopista Norte Av. Calles; 80, 85, 92, 100, 106, 127, 128B y 137). Se observa además que en algunas estaciones fueron reemplazadas láminas de pisos deterioradas que fueron reemplazadas por el contratista de Transmilenio. Posteriormente, en septiembre 20 de 2005, nuevamente la

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

Universidad Nacional en cumplimiento de su obligación con el IDU, emite un nuevo concepto técnico sobre las mismas estaciones, incluyendo la estación de la calle 116 y 142 donde presentan daños en los pisos filtración de aguas lluvias a través de cubiertas, etc.

- Contrato No. 443 de 2000, (Unión Temporal Paraderos 2000), por valor de \$ 4.563 millones, celebrado entre el IDU y la Unión Temporal Paraderos 2000, amparado con la póliza de estabilidad No. 1152791, expedida por la Aseguradora Confianza S.A., con vigencia hasta el 15/12/05 y ampliada mediante acta de compromiso No 1 del 16/09/2005, hasta el 20 de mayo de 2006.

En visita realizada el 6 de septiembre de 2004, la Universidad Nacional comentó el estado en que se encontraban las estaciones de la calle 80, donde manifestaba “... que la causa principal de las fallas encontradas está en la utilización de elementos cuya resistencia a la fatiga resultó ser bastante inferior a lo requerido para el sistema de pisos de las Estaciones y transiciones. Esta falla es más evidente en las zonas de mayor tráfico, situación que reafirma el concepto de fallas por fatiga del material”... Concepto que el IDU a través de la Resolución No 2959 de 2005 acoge para declarar la ocurrencia del siniestro cubierto con la Garantía Única de Cumplimiento No 1152791 en su amparo de estabilidad de la obra que ampara el contrato No 443 de 2000, celebrado con la Unión Temporal Paraderos 2000. Con base en lo anterior porque Transmilenio S.A. porque contrató la misma función que aún se encontraba amparada por las pólizas de estabilidad de los contratos realizados por el IDU.

- Contrato No.436 de 2000, (Unión Temporal Paraderos 2000), por valor de \$11.365 millones, suscrito entre el IDU y la Unión Temporal Paraderos 2000, amparado con la póliza de estabilidad No. 7339869, expedida por la Aseguradora Cóndor S.A., con vigencia hasta el 12/01/06; y la póliza de estabilidad No. 1152790, expedida por la Aseguradora Confianza S.A., con vigencia hasta el 15/12/05 y ampliada mediante acta de compromiso No 1 del 16/09/2005, hasta el 20 de mayo de 2006.

En visita realizada durante los días 17 y 23 de diciembre de 2003, se detectó 24 frentes que presentan daños, manifestando que los daños presentes en cada uno de los frentes son semejantes, siendo los más comunes la filtración de aguas lluvias a través del sistema de cubiertas, la presencia de láminas de pisos fracturadas o sueltas etc. en Av. Caracas desde calle 17 hasta calle 19, calle 22 hasta calle 24, calle 26 hasta calle 28, calle 32 hasta calle 34, calle 37 hasta calle 39, calle 43 hasta calle 45, calle 49 hasta calle 51, calle 57 hasta calle 59, calle 61 hasta calle 63, calle 68 hasta 69, calle 72 hasta calle74 y calle 76 hasta calle 78. Posteriormente, en agosto 10 de 2005, la Universidad Nacional presentó el informe técnico sobre la visita realizada el 14 de julio de 2005, manifiesta que en general las estaciones mencionadas presentan perfiles de aluminio del piso

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

fracturados, escotillas deterioradas, filtración de aguas lluvias a través de la cubierta, etc., daños por los que no se requerirá al contratista por estar en este momento en proceso de negociación con el IDU para dar solución al respecto.

- Contrato No. 437 de 2000, (Unión Temporal C.M.A – FAWCETT), por valor de \$9.874.078.020, celebrado entre el IDU y la Unión Temporal C.M.A. - FEWCETT, amparado con la póliza de estabilidad No. 9522762, expedida por la Aseguradora Liberty Seguros S.A., con vigencia hasta el 15/01/06.

En visita técnica realizada por La Universidad Nacional el 09 de enero de 2004, a varios tramos de la Av. Caracas, se encontró que existe un avanzado deterioro de las láminas de los pisos las cuales han perdido elementos de fijación, soltándose las láminas y existiendo pérdida de piezas, además se observaron filtraciones de aguas lluvias a través de las cubiertas.

- 453 de 2000, Consorcio Urbano GPTN – 2000. La Universidad Nacional realizó visita técnica de campo a las diferentes estaciones ubicadas en la Autopista Norte, donde se encontraron láminas de aluminio rotas, fisuras en las láminas troqueladas, filtraciones de aguas lluvias en las cubiertas.

Los soportes enviados en la respuesta dada por transmilenio S.A., se pudo evidenciar gestión ante el IDU a fin de solucionar el deterioro de las Estaciones (pisos y techos), toda vez que de acuerdo con el Convenio Interadministrativo suscrito entre el IDU y TRANSMILENIO S.A., es responsabilidad del IDU como así lo venía haciendo y por tanto a esta entidad le correspondía hacer cumplir la obligación establecida en el numeral 4 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993. Sin embargo es importante recalcar que el IDU realizó acuerdos con los contratistas de las estaciones y estos aceptaron las reparaciones necesarias para solucionar su deterioro en cumplimiento de las garantías establecidas en los diferentes contratos. Por lo tanto las erogaciones hechas por Transmilenio a través de varios los contratos Nos 024 de 2003 y No 111 de 2004, sucritos por Transmilenio S.A., permiten evidenciar un posible detrimento al patrimonio en cuantía establecida en los ítems de pisos y techos de \$486.1 millones y \$1.419.7 millones respectivamente para un total de **\$1.905.857.498.**

3.5.2. Contrato No. 249 (08-09 de 2005)

Clase: Suministro

Contratista: Acabados Altapisos Inversiones Ltda.

Valor: \$29.287.977 incluido IVA

Adición: \$6.069.580

Objeto: Suministro e instalación de cielo raso en fibra mineral y de piso laminado y en baldosa de tráfico pesado para las áreas del segundo piso de la Torre “C” de la sede de la Entidad en las cantidades y especificaciones de la oferta.

Plazo: 20 días hábiles. Prorroga: 10 días hábiles - Suscrita el 28-10-05

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

Garantías: Buena inversión y manejo del anticipo por el 100% de este y por el plazo

Cumplimiento por el 10% del valor total y por el plazo y 4 meses más

Prestaciones Sociales por el 5% del valor total y por el plazo y 3 años más

Responsabilidad Civil Extracontractual por el 20% del valor y por el plazo y 6 meses

Calidad de los Materiales Utilizados por el 20% y un año a partir del acta de recibo

Compañía: Seguros del Estado S.A. Póliza No.051212984 y 191292 -Valor Asegurado: \$30.752.376

Fecha Expedición: 13-09-2005 -Vigencia: 08-09-05 a 20-10-08 -Aprobación: 14-09-05.

3.5.2.1. Si bien es cierto que fue subsanada la observación planteada en este numeral, es recomendable que la administración revise los procedimientos en cuanto a la solicitud a los contratistas de las ampliaciones de las respectivas pólizas, para el perfeccionamiento de las adiciones, prorrogas o suspensiones.

3.5.2.2. El contratista en su oferta cotizó 160 metros lineales de guarda escoba laminado, por valor de \$2.495.000. En la factura No. 3010, soporte de la O.P. 5948 se relaciona la instalación de 90 metros lineales de guadaescoba, no obstante el valor de la factura es por la suma total de lo cotizado y contratado, significando que se pagaron \$1.091.562 demás y que se estaría reconociendo metro de guarda escoba a \$27.722 en tanto que, según las demás ofertas, el promedio es de \$11.720. Adicionalmente, en el análisis de las ofertas presentadas se señaló para el ítem en mención un valor de \$11.000 para la propuesta de Altapisos Ltda, que por la cantidad de 90 metros costaría \$990.000 y no \$2.495.000 como allí se relaciona. Lo anterior se configura como hallazgo administrativo y se debe incluir en el Plan de Mejoramiento.

3.5.3. Contrato Suministro No 297 de 2005.

Contratista: Metalwood de Colombia Ltda.

Valor: \$47.655.652

Adición: \$17.949.205.

Objeto: Realizar la adecuación. Suministro e instalación de divisiones de oficina y puestos de trabajo para el traslado de la dirección de operaciones al segundo piso de la Torre C de la sede administrativa.

Plazo: 30 días calendario

Prórroga: 20 días calendario

3.6. EVALUACIÓN AL PLAN DE DESARROLLO.

En el actual Plan de Desarrollo, Transmilenio S. A., contribuye con el Eje Urbano Regional, en el Programa Red de Centralidades Distritales con la ejecución de 2 proyectos de inversión denominados: Gestión de Infraestructura del Transporte

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

Público (7251) y Operación y Control del Sistema de Transporte (7225). Igualmente, contribuye con el Eje Objetivo de Gestión Pública Humana, en los programas: Administración Moderna y Humana y Comunicación para la Solidaridad, con la ejecución de los proyectos Fortalecimiento Institucional (7225) y Capacitación y Promoción Sistema Transmilenio (7266), respectivamente.

Con el propósito de alcanzar las metas propuestas en los proyectos, se asignaron inicialmente para la vigencia recursos para inversión directa por valor de \$293.637,4 millones; este presupuesto durante el período se aumentó en \$70.541,3 millones, para una apropiación definitiva de \$364.178,7 millones.

La ejecución durante el ejercicio fue del 82,39%, equivalentes a \$300.059,2 millones, sin embargo los giros solo alcanzaron el 53,14% de lo ejecutado, hecho que redundará negativamente en el logro oportuno de las metas.

El gran volumen de esta ejecución corresponde a compromisos celebrados y ejecutados por el IDU, a través del convenio No. 020 del 2001, ascendiendo a \$283.234,6 millones, reduciéndose la función de la entidad al giro de estos recursos. La gestión directa de Transmilenio en el uso del presupuesto para inversión es sobre una reducida cuantía de \$20.098,4 millones, (5.5%) frente al gran total, de los cuales ejecutó \$16.824,5 millones, equivalentes al 83.71% y girando de estos la suma de \$9.376,3 millones, traduciéndose en una ejecución efectiva del 46,65% del presupuesto asignado a inversión.

De los proyectos antes mencionados se incluyeron en la muestra de evaluación el 7251 y 7225, de los cuales se hace referencia en los párrafos siguientes.

3.6.1. Proyecto: 7251 “Gestión de Infraestructura del Transporte Público”

Eje: Urbano Regional

Programa: Red de Centralidades Distritales

Objetivo: Mejorar la movilidad para un millón setecientos de pasajeros diariamente en un servicio rápido, seguro, confiable, respetuoso de la vida y el medio ambiente y costeable; reducir el tiempo de desplazamiento de los usuarios a 35 minutos en promedio; ahorrar costos de operación del sistema de transporte; crear fuentes temporales y permanentes de empleo.

Para el período del Plan de Desarrollo “Bogotá sin Indiferencia” 2004-2008, se fijó para el proyecto (7251) como compromiso para el mantenimiento y consolidación del sistema transmilenio: La construcción de 20 Km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo.

El presupuesto inicialmente asignado al proyecto para la vigencia 2005, fue de \$273.916,4 millones, aumentándose en \$70.163,9 millones, lo que significó un presupuesto definitivo de \$344.080,3 millones, que representan el 94,5% del total de los recursos asignados para inversión directa. De estos se comprometieron

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

\$283.234,6 millones y se giraron \$150.148,3 millones, que equivalen al 43,64% del presupuesto definitivo.

Los recursos ejecutados del proyecto la entidad los gira a las cuentas de cobro autorizadas por el IDU por los contratos o compromisos celebrados y ejecutados por esa entidad en cumplimiento del Convenio No. 020 de 2001, la gestión de Transmilenio se limita a recepcionar los aportes de la Nación y el Distrito y a efectuar el giro.

3.6.1.1. Metas:

Construcción de 20,4 kilómetros de troncal: el logro físico de la meta esta previsto para los años 2007 y 2008, con 8,5 km. y 11,9 km. de troncal respectivamente. Para la vigencia 2005, las acciones a realizar corresponden:

Contratación de los estudios y diseños definitivos de las troncales calle 26, carrera 10 (calle 34 sur hasta calle 28) y carrera 7 (calle 28 hasta calle 34), estudios que se adjudicaron al Consorcio Troncal 10, según contrato No. 129 suscrito el 28 de diciembre de 2005 y actualmente se encuentra en ejecución.

Contratar la consultoría para la estructuración técnica, económica, jurídica y financiera de la fase III, suscribiéndose el contrato No. 394 el 28 de diciembre de 2005 por valor de \$1.099.999.400 y actualmente se encuentra en ejecución.

Contratación del servicio de telecomunicaciones de video para el monitoreo, vigilancia, control y seguridad de las estaciones y portales del sistema. Para este propósito se suscribió el convenio interadministrativo No. 473/04 con la ETB, para cubrir todos los portales y 15 estaciones mediante la operación de 189 cámaras fijas y 25 móviles. Al final de la vigencia 2005 se adicionó aumentándose el número de cámaras, en 19 fijas y 2 móviles.

Contratación de auditorias de seguridad a bordo de la flota, para el cumplimiento de esta actividad se suscribió el contrato No. 174 de junio 15 de 2005.

3.6.2. Proyecto: 7225 “Fortalecimiento Institucional”

Eje: Objetivo de Gestión Pública Humana

Programa: Administración Moderna y Humana

Objetivo: Optimizar la gestión empresarial de la entidad, haciéndola mas eficiente y competitiva, garantizando a la comunidad de la ciudad que el servicio se preste con calidad y oportunidad; garantizando a los usuarios el cumplimiento de las condiciones técnicas de los quipos utilizados en el sistema; dotar a la entidad de las herramientas necesarias que garanticen una ágil y oportuna gestión empresarial.

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

El Plan de Desarrollo para el período 2004-2008, le señaló como compromiso al programa al cual pertenece el proyecto el de: Fortalecer la capacidad operativa de las entidades y organismos distritales. Para este propósito le asignó inicialmente un presupuesto de \$3.745 millones, durante la vigencia se adicionó en \$215,4 millones, dando como resultado un presupuesto definitivo de \$3.960,5 millones, de los cuales se ejecutaron \$889,9 millones que equivalen al 22,47% y se giraron \$430,8 millones que representan tan solo el 10,88% del presupuesto asignado, denotándose ineficiencia en el uso de los recursos e ineficacia en el logro de las metas propuestas.

3.6.2.2. Metas:

Implementar un sistema de información gerencial: Se contrató la consultoría para la implementación del sistema así como la supervisión al desarrollo de la misma, la cual se ejecutó durante toda la vigencia 2005.

Capacitar a 281 personas en temas de transporte público y aspectos relacionados con la administración de Transmilenio S. A.: En cumplimiento de la meta se contrataron talleres encaminados a la consolidación de equipos de trabajo de alto desempeño, mejoramiento del clima organizacional, inducción y reinducción del personal de la entidad, (contratos 216 y 226 de 2005).

Adecuar una sede para la entidad de acuerdo con los requerimientos para la puesta en marcha de la fase II del sistema Transmilenio: Con tal propósito se contrató el suministro e instalación de pisos, cielo raso, divisiones de oficina y puestos de trabajo, archivadores, puerta automática de acceso a la sede administrativa (contratos 107, 157, 249, 297 y 395 de 2005).

Capacitar a 5 personas en temas relacionados a la informática, tecnologías y comunicaciones: Durante la vigencia no hubo avance, aduciéndose como justificación la supresión de recursos para el cumplimiento de la meta, situación que contrasta con la no utilización de \$3.070,6 millones de los \$3.960,5 millones asignados al proyecto.

Implementar y disponer de la infraestructura de cómputo (25%), de apoyo a las tareas operativas y administrativas diarias de los funcionarios: Tras el logro de la meta se suscribieron contratos para la adquisición de computadores de escritorio y portátiles, impresoras, licencias de software, sistema de potencia sin interrupción-UPS, instalación y adecuación de redes eléctricas y puntos de voz, alquiler de tecnologías informáticas (contratos 269, 291, 280A, 367, 390 y 397 de 2005).

3.7. EVALUACIÓN BALANCE SOCIAL.

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

La gestión social de la entidad para atender el problema relacionado con el transporte público, en concepto de este ente de control ha sido satisfactoria términos generales. Sin embargo, en este informe se presentan varias situaciones que reflejan deficiencias en la calidad y oportunidad en la prestación del servicio que conllevan, por una parte, riesgo para los usuarios como es el caso de la ausencia de cinturones de seguridad y del mal estado de la plataforma para discapacitados, y por otra el grado de insatisfacción a causa de las demoras en las frecuencias de las rutas tanto alimentadoras como troncales, al igual que los sobrecostos para algunos usuarios que han presentado reclamos por retención de dineros en el pago de la tarifa y por el mal estado de varias estaciones.

Es necesario que la entidad muestre una dinámica que permita verificar mejoras reales de cobertura de una vigencia a otra, de tal manera que logre superar las expectativas de la comunidad usuaria del sistema, ya que ésta es creciente, toda vez que al incremento vegetativo o natural de la población capitalina se le debe agregar el desplazamiento de otra población procedente de otras zonas del país que se encuentran en conflicto.

3.7.1. Gestión Social Del Problema Identificado.

Información detallada sobre el problema social identificado.

Problema social: El servicio de transporte público en Bogotá D.C. es de baja cobertura y calidad; lo que se refleja en problemas de movilización para la población (particularmente para los sectores de menores recursos) y en un sistema de transporte congestionado y altamente ineficiente.

La entidad informa que los indicadores de calidad arrojaron los siguientes resultados en sus tres variables medidas; disponibilidad, continuidad y oportunidad:

Disponibilidad: El Sistema cuenta con 56 Km. en operación de troncales, cuenta con 4 estaciones de cabecera, cuatro patios, un patio de regulación de flota y 91 estaciones sencillas en operación. En cuanto a la alimentación, existen seis zonas de alimentación (Américas, Calle 80, Norte, Usme, Sur y Suba) con un recorrido total de 390 Km.

Es importante mencionar que el año 2005, entró en operación el tramo de la Troncal NQS comprendido entre la Calle 92 y la Estación General Santander (14km de troncal). Entraron en operación 17 estaciones sencillas, entre la que hay 1 estación de transferencia (Ricaurte), tres estaciones con punto de pago elevado, dos accesos a nivel (Santa Isabel y Calle 30 sur), 1 patio de regulación (Patio de la Hoja) y 18 puentes peatonales para estaciones (las estaciones Av. Chile, U. Nacional y CAD tienen 2 accesos a través de puentes).

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

Continuidad: con base en el porcentaje de funcionamiento diario de cada uno de los servicios lo cual arrojó como resultado que el sistema troncal funciona el 80% del día, mientras que los alimentadores funcionan el 83% del día.

Oportunidad: la oportunidad es medida como la espera máxima en cada una de las estaciones de la troncal ponderado por el número de usuarios en troncal. Los resultados indican que la máxima espera es en el tramo en operación de la NQS (75,30 segundos), seguido por la Troncal Caracas (25,31 segundos), Troncal Calle 80 (22,79 segundos), Troncal Américas (22,23 segundos) y Troncal Auto Norte (14,72 segundos). Es importante tener en cuenta que el tiempo de espera disminuyó con la entrada de nuevos servicios que sirven la Troncal Norte, Calle 80, Caracas y la entrada en operación de parte de la Troncal NQS.

Este ente de control detectó las siguientes anomalías que afectan los indicadores de calidad:

3.7.1.1. Plataforma de Discapacitados en Desuso

De acuerdo con las comunicaciones Nos. 2005EE7161 O 1 de 19 de octubre de 2005 y 2005EE8033 O1 de 22 de noviembre, remitidas por la Empresa Transmilenio a la Gerencia del Proyecto Transmilenio del IDU, a lo largo de todo el año 2005, no pudo funcionar la plataforma para discapacitados en el Túnel de San Victorino, situación que generó muchas incomodidades para la población vulnerable, quedando la calidad del servicio por debajo de los niveles esperados. Por lo anterior, se configura un hallazgo de carácter administrativo, el cual debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.7.1.2. Prolongados Tiempos de Espera en la Prestación del Servicio

Cuadro No. 28
TRANSMILENIO S.A.
EVALUACIÓN A LA CALIDAD DEL SERVICIO AÑO 2005

INCUMPLIMIENTO	EMPRESA	CANTIDAD
Vehículo desaseado al inicio de jornada	ETMA	223
Vehículo desaseado al inicio de jornada	TAO	36
Vehículo desaseado al inicio de jornada	SI03	234
Vehículo desaseado al inicio de jornada	SIDAUTO	21
Vehículo desaseado al inicio de jornada	ALNORTE	0
Vehículo desaseado al inicio de jornada	CITIMOVIL	86
Total		600
Vueltas perdidas	ETMA	689
Vueltas perdidas	TAO	73
Vueltas perdidas	SI03	2020
Vueltas perdidas	CITIMOVIL	516
Total		3.298

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

INCUMPLIMIENTO	EMPRESA	CANTIDAD
No parar en la estación establecida	ETMA	20
No parar en la estación establecida	TAO	4
No parar en la estación establecida	SI03	10
No parar en la estación establecida	SIDAUTO	2
No parar en la estación establecida	ALNORTE	1
No parar en la estación establecida	CITIMOVIL	1
Total		38
Retrasar la operación	ETMA	37
Retrasar la operación	TAO	23
Retrasar la operación	SI03	52
Retrasar la operación	SIDAUTO	5
Retrasar la operación	ALNORTE	1
Retrasar la operación	CITIMOVIL	14
Total		132
Incumplir los horarios	ETMA	0
Incumplir los horarios	TAO	0
Incumplir los horarios	SI03	0
Incumplir los horarios	SIDAUTO	2419
Incumplir los horarios	ALNORTE	0
Total		2419

Fuente: Consolidado de Reportes de Incumplimientos-2005 – Transmilenio S.A.

Cuadro No. 29
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN PLATAFORMA DE UN SERVICIO TRONCAL EN HORA PICO

Frecuencia Agregada	2005	2004	% Variación
Auto Norte	40,05	14,72	- 63.2
Calle 80	49,15	22,79	- 53.6
Ameritas	76,89	22,23	-71,1
Caracas	55,44	25,31	-54,3
NQS	N.A.	75,30	N.A.
Total	55,38	32,07	- 42.2

Fuente: Rendición de la Cuenta Rendida por el sujeto de control 2005. Anexo 17.5

A pesar de haberse disminuido en el 42.2% los tiempos máximos de espera en plataforma de un servicio troncal en hora pico (frecuencia agregada), de 55.38 segundos en 2004 a 32.07 segundos en 2005, esta mejoría parece no ser suficiente, toda vez que en el informe “Consolidado de Reportes de incumplimientos 2005”, la empresa Sidauto aparece con una alta frecuencia de casos relacionados con el incumplimiento de los horarios, para el caso de las rutas alimentadoras, con un total de 2.419 reportes y la empresa SI 03 SA presentó 52 incumplimientos relacionados con el retraso de la operación de un total de 132 registrados por Transmilenio para seis operadores.

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

Esta circunstancia persiste, ya que para la fecha de elaboración de este informe, la Gerente de TransMilenio (TM), aceptó que la escasez de tarjetas (pasajes) y la demora en las rutas de articulados y alimentadores evidencian problemas en la operación del sistema de transporte masivo TM, los cuales, en los últimos días, han causado insatisfacción de los usuarios, quienes han organizado protestas en el sur y norte de la capital, ocasionando el colapso del servicio. La falta de frecuencia en las rutas de los articulados, que no alcanzan a atender la demanda de usuarios, ocasiona esperas superiores a una hora en la estación; como la escasez de alimentadores, hacen tardar más de una hora el paso por las zonas donde deben recoger a la gente.

Por lo anterior se configura un hallazgo de carácter administrativo, el cual debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.7.1.3. Mayor Costo del Servicio para Algunos Usuarios

En el mismo informe se presentó un total de 3.298 casos del incumplimiento denominado “vueltas perdidas”, siendo la empresa SI 03 SA, la de mayor incidencia con un total de 2.020 reportes, seguida de Citimóvil con 689.

Teniendo en cuenta que estas anomalías repercuten desfavorablemente en el costo del servicio para algunos usuarios, se configura un hallazgo de carácter administrativo, el cual debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.7.1.4. Demoras en la Reparación de los Pisos de las Estaciones.

La falta de diligencia de la empresa para hacer efectivas las pólizas de seguros que cubre la calidad y estabilidad de las obras adelantadas para la construcción de las estaciones generaron un riesgo de pérdida patrimonial para la entidad por cuanto el deterioro prematuro de los pisos de aquellas ha conllevado quejas de la ciudadanía por el riesgo de accidente.

Esta circunstancia eventualmente puede implicar demandas por responsabilidad civil contra la empresa que tendrán consecuencias desfavorables en su patrimonio. Se configura un hallazgo de carácter administrativo, el cual debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.7.1.5. Cobertura del Servicio Sobreestimada

La entidad presenta un incremento en la cobertura del servicio respecto de la vigencia 2004, de 17.35% a 18.38% en 2005, una variación 5.93% en la población atendida, pero sobre la base de una población que demanda el servicio de la misma magnitud para los dos años en comparación, esto es, de 5.832.187 personas, sin considerar el crecimiento natural de la población capitalina, adicionada a los altos porcentajes de desplazamiento de otras zonas de

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

inmigración. Esta circunstancia conlleva a la trasgresión a la Ley 87 de 1993, la cual en su artículo 2° (Objetivos del Sistema de Control Interno). determina que “atendiendo los principios constitucionales que debe caracterizar la administración pública, el diseño y el desarrollo del Sistema de Control Interno se orientará al logro de los siguientes objetivos fundamentales:

- e) Asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información y de sus registros.
- f) Definir y aplicar medidas para prevenir los riesgos, detectar y corregir las desviaciones que se presenten en la organización y que puedan afectar el logro de sus objetivos...
- h) Velar porque la entidad disponga de procesos de planeación y mecanismos adecuados para el diseño y desarrollo organizacional, de acuerdo con su naturaleza y características.

Por lo anterior se configura un hallazgo de carácter administrativo, el cual debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.8. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL

La política ambiental aplicable a la Empresa Transmilenio S.A. se encuentra contenida en el Decreto No. 061 del 13 de marzo de 2003, por el cual se adopta el Plan de Gestión Ambiental del Distrito Capital, por el cual se reglamenta el funcionamiento del Sistema Ambiental del Distrito Capital (SIAC), conforme a lo dispuesto por el Acuerdo 19 de 1996. En él se estipula que las entidades distritales podrán formar parte del SIAC mediante la inclusión de sus proyectos de gestión ambiental dentro del Plan de Acción Trianual y la concertación del correspondiente Plan Institucional de Gestión Ambiental PIGA con el DAMA. A pesar de que Transmilenio no tiene formalizada su inclusión en el SIAC, no puede eximirse de seguir los parámetros en él fijados, toda vez que sigue siendo una entidad pública del Distrito Capital y su operación inevitablemente repercute en el medio ambiente de la ciudad.

Se especifica que la coordinación con cada entidad o grupo de entidades del SIAC será realizada por el DAMA mediante la aplicación del Protocolo SIAC, el cual deberá ser emitido por dicho Departamento y revisado trianualmente junto con el PGA, contemplando mecanismos y roles de coordinación interinstitucional, el sostenimiento y promoción de una oferta de servicios de apoyo, generación de ventajas para las entidades y proyectos que coordinen su gestión a través del SIAC, así como la promoción e implantación del Sistema de Información Ambiental SIA y el Sistema de Indicadores Ambientales de las distintas entidades del SIAC.

En este contexto jurídico se contempla que los compromisos concertados con cada entidad serán incluidos en los Planes institucionales de Gestión Ambiental PIGA.

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

Como aspecto fundamental de la política se estipula que además de la obligatoriedad de formularse el PIGA de cada entidad en el marco de las políticas, objetivos, estrategias y programas del Plan de Gestión Ambiental, se deben definir los indicadores, metas, programación y la forma de reporte bidireccional entre la entidad y el DAMA, junto con los mecanismos de seguimiento y evaluación conjunta a través del Sistema de Información Ambiental SIA DAMA y debe ser concertado con éste.

La evaluación ambiental se basó, además de la contenida en los anexos 14 y 15 como parte de la rendición de la cuenta por parte de la entidad, en la documentación complementaria solicitada por el Grupo Auditor según oficios 31101-019 de 6 de marzo de 2006 y 31101-024 de 23 de marzo de 2006. Los aspectos contemplados a nivel interno contempló los aspectos de normatividad ambiental a nivel Interno, componentes hídrico, atmosférico, energético y de residuos sólidos.

3.8.1. Nivel Interno

3.8.1.1. La empresa TransMilenio S.A. no ha expedido ninguna normatividad ambiental, ya que sigue los lineamientos emanados de la Ley 99/93, de acuerdo con la comunicación No. 2006EE2538 O1, actualmente se encuentra estructurando el Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA, que incluye el PIGA interno. No obstante haber adelantado las acciones necesarias para empezar a desarrollar la implementación de procedimientos que apuntan al control del impacto ambiental como resultado de la gestión del Sistema de Transporte Masivo en la ciudad, que se puede catalogar que propias del nivel externo, al tiempo que ha obtenido la Certificación de Gestión de la Calidad ISO 9001:2000 para las actividades de planeación, gestión y control del Sistema, ha relegado a un segundo plano las actividades que tienen que ver con el impacto ambiental a nivel interno, cuyos indicadores, componentes del SIGA (Sistema de Información de Gestión Ambiental, comprenden, como lo define la norma, los siguientes aspectos:

“- Indicadores de presión externa: que operacionalizan los factores que actúan como determinantes externas de un escenario de gestión, es decir que restringen los valores y variaciones de las variables internas del mismo y escapan al manejo directo de los actores que lo manejan. Según la magnitud de su efecto pueden ser divididos en determinantes, con efecto cualitativo, y coadyuvantes, con efecto cuantitativo.

- Indicadores de presión interna: que operacionalizan los factores internos del escenario, aquellos directamente relacionados con las condiciones de los actores que lo componen, los procesos que desarrollan y las áreas que ocupan dentro del sistema urbano - regional. Incluye los relacionados con el desempeño e impactos ambientales propios de estos procesos y actores.”

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

Se configura un hallazgo de carácter administrativo que debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

Componente Hídrico.

La entidad menciona que se tienen contemplados programas preventivos, correctivos y de mantenimiento para este componente, como generación de una cultura para fomentar el ahorro del agua, al igual que la contratación de servicios de mantenimiento a los sistemas hidráulicos para evitar escapes que puedan generar mayor consumo, pero no da cuenta de indicadores objetivos que permitan determinar los niveles de eficiencia en el consumo.

La entidad también informa que se instalaron válvulas economizadoras en todos los baños, a pesar de lo cual menciona que hubo un incremento del 52.68% en el consumo de agua, atribuyéndolo a una ampliación significativa de la planta de personal y de las áreas arrendadas.

Componente Atmosférico.

La entidad informa sobre el cumplimiento de la exigencia relacionada con la certificación de emisiones de gases de los tres (3) vehículos de la empresa.

En lo relacionado con el manejo del ruido el sujeto de control da cuenta de la realización de acciones para identificar y mitigar los impactos en las áreas de la empresa que tienen mayor riesgo de generar altos niveles de ruido, haciendo hincapié en el centro de control. Como respuesta a esta situación se realizó una redistribución del personal y disminución de puestos de trabajo en estas instalaciones.

Por su parte, el área de Operaciones envió a tres Auxiliares de Flota para capacitación sobre técnicas y manejo de ruido.

Componente de Residuos Sólidos.

La Entidad reporta la ejecución de diversas actividades encaminadas a disminuir el volumen de residuos sólidos generados en sus oficinas, fundamentalmente en lo referente al papel para reciclar. De esta manera, Transmilenio adelantó campañas para desincentivar la utilización de papel, sustituyéndola por la utilización del correo electrónico y la publicación de circulares en carteleras.

Adicionalmente, se solicitó a una capacitación en el tema de clasificación de residuos sólidos a la Empresa Serviaseo para las empleadas que prestan el servicio en la entidad para el año 2006.

Sin embargo, se hace necesario que la entidad maneje indicadores de gestión que permitan determinar el resultado de tales medidas, procediendo a realizar el

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

cálculo del volumen de residuos generados para períodos comparables (meses, trimestres o años).

3.8.1.2. La promoción e implantación del Sistema de Información Ambiental -SIA- y el Sistema de Indicadores Ambientales de las distintas entidades del SIAC que estipula el Decreto No. 061 de 13 de marzo de 2003 no se ha implementado, lo cual demuestra que aún le queda un buen camino por recorrer a la empresa Transmilenio en este tema. Como se constata en el informe anterior la entidad había suministrado una información sobre el manejo de los residuos a nivel interno, sobre la cual este ente de control había resaltado algunas inconsistencias de las que la entidad no presenta ninguna aclaración en la información suministrada para el año 2005:

Cuadro No. 30
ESTADÍSTICAS DE LA CANTIDAD DE RESIDUOS GENERADOS Y REUTILIZADOS EN
TRANSMILENIO S. A.

Cantidad Estimada de Residuos Generados mensualmente (Kg. / mes).	148
Cantidad mensual estimada de papel reutilizado (Kg. / mes).	48

Fuente: Oficio N° 11230 del 11 de octubre de 2005.

- Para 2004, en la guía de Evaluación a Nivel Interno esta registrado que de 200 Kg. / mes de papel, 50 % es reutilizado y en la documentación complementaria consignan, 32 % de 150 Kg/mes, por lo cual, la inconsistencia entre información es evidente y refleja que no existen unas estadísticas reales del consumo de papel, del programa de reciclaje y reutilización.

Esta circunstancia trasluce desconocimiento del Artículo 15 del decreto 061 de 2003, que reglamenta el Sistema de Información Ambiental y el Sistema de Indicadores de Gestión Ambiental, definido como “el conjunto de personas, procedimientos, formatos, equipos y aplicaciones que sostienen el flujo de información sobre el ambiente y su gestión en el Distrito Capital, dentro y entre las entidades del SIAC”.

El Sistema de Indicadores de Gestión Ambiental del Distrito Capital (SIGA) es parte integral del Plan de Gestión Ambiental y herramienta clave de su implementación. Se configura un hallazgo de carácter administrativo que debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.8.2. Nivel Externo.

Proyectos Ambientales.

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

3.8.2.1. La entidad tenía programados para la vigencia 2005 dentro del rubro 3422400000000000 denominado Plan de Gestión Ambiental una partida de \$197.210.394, los cuales no fueron ejecutados. Se pudo constatar que según oficio No. 2005EE3208 O 1 del 18 de abril de 2005, Transmilenio S.A. solicitó al DAMA la viabilidad técnica para la adquisición de dos opacímetros, la continuación del convenio 012 Maloka – Transmilenio, en el que se venía realizando un proyecto de recorrido ambiental urbano con niños de colegios públicos, así como la cofinanciación de tres estudios que aportaran al desarrollo de un mejor desempeño ambiental del sistema TransMilenio y del transporte en la ciudad: “Estudio sobre prácticas de mantenimiento, eficiencia en la utilización para la operación y emisiones de gases contaminantes en la flota del sistema Transmilenio” y “Línea Base y monitoreo para determinación de impacto del Sistema Transmilenio sobre la calidad del aire en corredores viales”.

Sólo hasta el 17 de junio de 2006, es decir tres (3) meses después el DAMA da respuesta a la entidad en el sentido de no autorizar la inversión en estos proyectos.

El 19 de diciembre de 2005 responde el DAMA autorizando la inversión de acuerdo con los proyectos propuestos por Transmilenio, los cuales quedaron para ser ejecutados en 2006.

En correspondencia remitida a Transmilenio, el DAMA le exigió de manera perentoria, el traslado de los recursos en materia ambiental, malinterpretando o desconociendo el parágrafo del art. 120 del Decreto 061 de 2003 por el cual se adoptó el Plan de Gestión Ambiental del Distrito Capital, que a la letra dice: “Para la ejecución de dichos recursos y los proyectos que soportan, la entidad ejecutora podrá suscribir un convenio de cooperación interinstitucional con el DAMA (el subrayado es nuestro).

Puede concluirse que, no obstante la negligencia e inoperancia administrativa del DAMA impidió que la entidad pudiera realizar con oportunidad las inversiones programadas en el área ambiental, Transmilenio debió exigir de manera perentoria la aprobación del Plan de Gestión Ambiental por cuanto es responsabilidad suya como entidad ejecutora haber efectuado las apropiaciones del caso. Se configura un hallazgo de carácter administrativo que debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

Gasto Público Ambiental

Pese a lo anterior, la entidad informa en el anexo 14 la realización de Gasto Público Ambiental, así:

Cuadro No. 31
Gasto Público Ambiental – Año 2004

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

CONCEPTO	VALOR
Componente Atmosférico - Fuentes Fijas	2.505.600
Investigación, estudios y consultorías- Asesoría y Asistencia Técnica	21.000.000
Total	22.505.600

Fuente: Cuenta rendida por Transmilenio S.A. Anexo 15.

Disposición Final de Residuos

Con el fin de determinar el cumplimiento de los directrices fijadas en materia ambiental, se solicitó copia de los permisos otorgados por el DAMA para realizar las actividades concernientes al manejo de residuos generados por los operadores de los vehículos de Transmilenio S.A., así como copias de las certificaciones de recepción de material de desecho expedidas por los dispositivos o movilizados a los generadores del residuo (operadores).

Al verificar la mencionada documentación se logró determinar que los procedimientos seguidos cumplen la reglamentación en materia ambiental ya que se expiden los recibos de residuos a empresas especializadas debidamente autorizadas por el DAMA, en los cuales constan los tipos de residuos, cantidades y fechas de entrega.

Se efectuó visita al patio ubicado en el Portal de Usme para verificar el manejo ambiental de residuos, la cual fue atendida por el Jefe de Mantenimiento de la empresa SI 99, quien manifestó:

Se realiza inicialmente un plan de selección de materiales, los cuales pasan a unos contenedores marcados, para luego almacenarlos temporalmente en unas casetas. Finalmente, y de acuerdo al volumen se lleva para disposición final a empresas autorizadas por el DAMA, en cuanto a residuos sólidos se refiere.

Se realiza la separación de residuos peligrosos y si incineran en una empresa que realiza el proceso. Se exige certificado de transporte y hermeticidad del vehículo.

Las aguas se dividen dos: unas para desagües de aguas lluvias van a quebrada de Santa Librada, y otra, como resultado del lavado de vehículos hacia rejillas perimetrales, que luego son procesadas en la planta de tratamiento. Se hacen análisis trimestrales del agua vertida al alcantarillado público.

Una empresa recoge el aceite de motor desechado. Se le exige licencia de disposición final y permiso del DAMA.

El refrigerante se lleva a un relleno de seguridad, buscando no llevar mucho desecho a doña Juana.

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

Respecto de las llantas desgastadas, una persona certificada por el DAMA para reciclar es la encargada de recogerlas y reciclarlas. No se realizan quemas de llantas sino que se reutilizan para elaborar artesanías, suelas de zapatos, materas, entre otros.

Las sillas no se pueden reciclar ni repintar. Se planea reutilizarlas en los colegios públicos para no llevarlas al relleno sanitario.

Los filtros son reutilizados como rejillas en alcantarillas y el material contaminado se incinera.

Se constató la utilización de un sistema de tratamiento del agua usada en el lavado de los vehículos para obtener un vertimiento de aguas de reducido impacto en el medio ambiente, como también la existencia de compartimientos especiales o depósitos para el almacenamiento de las diferentes clases de residuos a saber: chatarra, cauchos, filtros, entre otros, con las debidas seguridades en cuanto a espacio y características de paredes, techos y pisos debidamente impermeabilizados.

Por lo anterior, la percepción de esta auditoría sobre el manejo de los residuos originados en el mantenimiento de los vehículos del Sistema es favorable.

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

ANEXOS

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

ANEXO No 1

CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR \$	NUMERACIÓN DE HALLAZGOS
Administrativos	12		3.3.2.1.1. 3.3.8 3.5.1 3.5.2.2 3.7.1.1 3.7.1.2 3.7.1.3 3.7.1.4 3.7.1.5 3.8.1.1 3.8.1.2 3.8.2.1
Fiscales	1	1.905.857.498.00	3.5.1.
Disciplinarios	1		3.5.1
Penales	-		-
TOTAL	14		14