

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

TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

PERIODO AUDITADO 2006

PLAN DE AUDITORIA DISTRITAL 2007

FASE II

SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

OCTUBRE DE 2007

AUDITORIA INTEGRAL A LA TERMINAL DE TRANSPORTES S.A.

CONTRALOR DE BOGOTÁ, D.C.

ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA

CONTRALOR AUXILIAR

PATRICIA RIVERA RODRÍGUEZ

DIRECTOR SECTORIAL

ALBERTO CAMILO SUÁREZ DE LA CRUZ

SUBDIRECTOR DE FISCALIZACIÓN: DAGOBERTO CORREA PIL

SUBDIRECTOR ANÁLISIS SECTORIAL: ALBERTO MARTÍNEZ MORALES

EQUIPO DE AUDITORIA:

**AMANDA CASAS BERNAL - LÍDER
JORGE E. CAMELO CALDERÓN
JORGE W. CAMARGO RODRÍGUEZ
JOSE O. PAEZ MARTINEZ
VICTOR MANUEL BRICEÑO A.**

CONTENIDO

1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD REGULAR A LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.	1
2. ANÁLISIS SECTORIAL	7
2.1. LOS TERMINALES SATÉLITES EN EL MARCO DEL POT Y EL PLAN DE DESARROLLO.....	7
2.2. EL PLAN DE DESARROLLO DEL ALCALDE GARZÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE METAS DE LOS PROGRAMAS: SOSTENIBILIDAD URBANO REGIONAL Y REGIÓN INTEGRADA PARA EL DESARROLLO.....	7
2.3. EL ESTADO DE RESULTADOS INCLUIDOS EL TERMINAL CENTRAL Y LOS TERMINALES SATÉLITES NORTE Y SUR	10
2.3.1. Ingresos y Costos.....	10
2.3.2. Recursos del Crédito requerido para la Construcción de los 2 Terminales Satélites.....	11
2.3.3. El Estado de resultados para los próximos 20 años incluidos la operación del Terminal Central y los Terminales Satélites del Sur y Norte.....	11
2.4. EL CAPITAL SOCIAL, ANTES Y DESPUÉS DE LA APROBACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE LOS 2 TERMINALES SATÉLITES.....	14
3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	16
3.1. SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO.....	16
3.2. PLAN DE DESARROLLO Y BALANCE SOCIAL.....	31
3.2.1. Plan Estratégico	31
3.2.2. Balance Social	36
3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES	43
3.3.1. Activos.....	43
3.3.2. Pasivos	52
3.3.3. Patrimonio	54
3.3.4. Ingresos.....	55
3.3.5. Gastos	57
3.3.6. Control interno contable	58
3.3.7. Saneamiento Contable	64
3.4. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	65
3.4.1. Contratos de Obra.....	65
3.4.2 Contratos de Prestación de Servicio.	76
3.4.3. Niveles de Transparencia.....	79
3.5. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL	84
3.6. EVALUACIÓN A LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN.....	86
3.7. SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA.	93
ANEXO No 1	114
ANEXO No 2	115

1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD REGULAR A LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

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

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política y el Decreto 1421 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A. a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen del Balance General a 31 de diciembre de 2006 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 2006; (cifras que fueron comparadas con la vigencia anterior), 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.

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 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, (o serán corregidos), por la administración, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por consiguiente, 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 Gubernamental Colombianas compatibles con las de General Aceptación, así como con las políticas y los procedimientos de auditoría establecidos por la

Contraloría de Bogotá, D.C., 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.

Concepto sobre la Gestión y Resultados.

La Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado, vinculada a la Alcaldía Mayor de Bogotá, dotada de personería Jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa. Inició operaciones el 14 de marzo de 1984.

Las acciones de la entidad están constituidas en un 84,3 % por inversiones del sector público y 15,7 % en acciones privadas. Del sector público, el 68,6 % pertenece a la Alcaldía de Bogotá, el resto al IDU, la Central de Abastos y al Ministerio de Transporte.

Como resultado de la evaluación y seguimiento a los compromisos adquiridos en el Plan de Mejoramiento se determinó un cumplimiento de 1.7 puntos sobre un rango de 2.0, con un nivel de eficacia del 85%

Una vez analizados, evaluados y validados los resultados de los cuestionarios aplicados al área de contabilidad en la Terminal de Transporte S.A., se obtuvo una calificación de 4.19, que la coloca en un nivel de Excelente de confiabilidad de su sistema de control interno y que a su vez califica este sistema de información como de bajo Riesgo.

Al evaluar y desarrollar los programas de auditoría de la Fase II, se detectaron irregularidades en el área de contratación, incluyendo los contratos que evaluó el Equipo Auditor respecto al seguimiento al Control de Advertencia del Módulo de Excretas y su Planta de Tratamiento, representados en la configuración de treinta y un (31) hallazgos administrativos resultado de la violación de algunos procesos establecidos en la Ley 80 de 1993, especialmente los referidos a los principios de Transparencia, Economía y Responsabilidad. Así mismo, del mencionado Estatuto de Contratación, se verificó la transgresión de algunos de los artículos relativos a los Derechos y Deberes de la Entidades Estatales, Del Deber de Selección Objetiva, entre otros, que rigen los actos de las entidades del estado o aquellas que manejan fondos públicos.

La inobservancia de dichas normas, pueden traer consecuencias graves en mayores costos o erogaciones, tipificándose en su momento como posibles detrimentos patrimoniales.

En el mes de diciembre de 2006, el Distrito Capital aportó a la Terminal de Transporte S.A. la suma de \$8.500.0 millones con miras a capitalizar la entidad, para que esta continúe con la construcción de los Terminales Satélites de Pasajeros.

A 31 de diciembre de 2006 el presupuesto de la Terminal ascendía a \$41.168.7 millones, es decir, que se incrementó en el curso de la vigencia en un 28,6%, debido en gran proporción a la capitalización efectuada por el Distrito Capital de Bogotá en el mes de diciembre. De este monto, la Terminal tenía un presupuesto destinado para inversión al cierre del año fiscal 2006 de \$29.683.0 millones, equivalente al 72,1% del presupuesto, el cual en su totalidad estaba destinado para la construcción de los terminales satélites de pasajeros.

Durante la vigencia 2006 la Terminal de Transporte S.A. adelantó en un 100% su proceso de saneamiento contable.

La Terminal de Transporte S.A., por ser una sociedad de economía mixta, donde el Estado posee menos del 90% de su capital social, no le aplica las normas del Estatuto Orgánico del Presupuesto, ni la Ley 87 de 1993, *“Ejercicio del Control Interno”*, en cumplimiento a su artículo 5º; por tanto no se desarrollaron los respectivos componentes de integralidad; sin embargo, se efectuó el control interno contable en el que obtuvo una calificación de 4,19, que lo coloca en un nivel de Excelente de confiabilidad de su sistema de control interno y que a su vez califica este sistema de información como de bajo Riesgo.

De otra parte, se evidenció que la entidad ha venido mejorando su gestión ambiental al observarse que pasó de calificación deficiente a una eficiente. Lo anterior demuestra sus esfuerzos en consolidar sus metas y objetivos en esta área. Igualmente es de resaltar que a nivel interno su gestión fue calificada en la presente auditoría como eficiente.

Así mismo, es importante mencionar que efectuada la evaluación al seguimiento de los planes de mejoramiento 2004-2007 se obtuvieron dos (2) beneficios fiscales cuantificados en \$42.7 millones. El primero de ellos, proveniente del Informe de Auditoría presentado a la Entidad en diciembre de 2004, por valor de \$5.2 millones, relativos a la recuperación por pago del servicio de administración de las bodegas 36 y 37 con sus intereses respectivos. El segundo, resultado del Informe de Auditoría presentado a la Terminal en noviembre de 2006 por valor de \$37.5 millones por disminución del costo del servicio de energía eléctrica.

A la fecha no se ha cerrado el seguimiento al control de advertencia relativo a la construcción y operación del sistema de vertimiento y tratamiento de residuos provenientes de los baños en el Terminal de Transporte de Bogotá, toda vez que está pendiente el cumplimiento del parámetro Compuestos Fenólicos de acuerdo a la Resolución 1074 de 1997, causando la inobservancia de sus artículos 2 y 3, sobre obtención del permiso de vertimiento y cumplimiento de concentraciones máximas permisibles. Igualmente, está pendiente la rehabilitación de la vía de acceso al módulo de excretas que también fue observada en el control de advertencia.

En el tema de Transparencia el Equipo Auditor encontró que once (11) hallazgos administrativos correspondientes a la evaluación de los contratos de obra pública y seguimiento al control de advertencia, corresponden a la transgresión a este principio consagrado en el Estatuto de Contratación. En cuanto a la participación ciudadana, se determinó que la entidad ha realizado audiencias públicas con la participación de la ciudadanía, para el caso de los proyectos de las Terminales Satélites del Sur y del Norte.

De otra parte, la veeduría ciudadana ha vigilado algunos procesos de gestión administrativa de la Terminal de Transporte como es el caso del proceso de cierre de licitación para la construcción de la primera fase de la Terminal Satélite Sur.

Igualmente cuenta con una línea de atención al Usuario durante las veinticuatro horas del día de manera ininterrumpida, orientando al ciudadano sobre sus inquietudes e informando sobre todos los servicios que la entidad presta.

La entidad no cuenta con una oficina de Peticiones, Quejas y Reclamos-PQR. Si bien es cierto, en la Terminal actualmente se reciben y se tramitan las solicitudes, quejas y reclamos; no existe un procedimiento formalizado que especifique para cada tipo de petición, queja y reclamo el procedimiento a seguir, los responsables en atender el requerimiento, los términos establecidos para ello, entre otros aspectos.

Igualmente, se observó que la entidad no cuenta con ningún mecanismo de rendición de cuentas a la ciudadanía y, en consecuencia, no convoca a la ciudadanía para el desarrollo de la rendición de cuentas.

Si bien es cierto, éstos hallazgos no tienen incidencia disciplinaria, dado que los empleados de la Terminal de Transporte, incluido el representante legal, tienen calidad de trabajadores privados lo que imposibilita a la Personería ejecutar alguna acción, no por ello se atenúa la grave transgresión observada a los

principios de transparencia, economía y responsabilidad estipulados en la Ley 80 de 1993.

Teniendo en cuenta lo advertido anteriormente, el presente informe debe ser de conocimiento de la Alcaldía Mayor, la cual asume el control de tutela que ejecuta el Estado y la Superintendencia de Puertos y Transporte que efectúa el control y vigilancia a la entidad.

Una vez efectuadas las pruebas de auditoría, este Equipo de Auditoría emite CONCEPTO FAVORABLE CON OBSERVACIONES a la gestión de la Terminal, ya que si bien es cierto que los hallazgos presentados dentro del contenido del informe no inciden significativamente en la gestión de la administración, estos si conllevan a determinar la calidad y el nivel de confianza que se les puede otorgar en el cumplimiento de los objetivos institucionales, incrementando cada vez más el nivel de riesgo al cual se ve expuesta la entidad por la no mitigación de los mismos, así como la carencia de auto evaluaciones y concientización de los actores.

Opinión sobre los Estados Contables.

Se examinó el Balance General a 31 de diciembre de 2006 y el Estado de Actividad Financiera Económica y Social del 1 de enero a 31 de diciembre del mismo año. El examen se efectuó de conformidad con las Normas de Auditoría Gubernamental Colombianas y las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas. Se efectuaron las pruebas sustantivas y de cumplimiento previstas en los programas de Auditoría contenidos en el Memorando de Planeación. Se examinaron las cuentas Efectivo, Deudores, Propiedad Planta y Equipo, Cuentas por Pagar, Ingresos, Gastos y Patrimonio.

En nuestra 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 Terminal de Transporte S.A., por el año terminado el 31 de diciembre de 2006, y los resultados de las operaciones por el año terminado en esta fecha, de conformidad con los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados en Colombia.

Consolidación de Hallazgos.

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron treinta y un (31) hallazgos de carácter administrativo.

Concepto sobre fenecimiento.

Por el concepto favorable con observaciones emitido en cuanto a la gestión realizada y la opinión expresada sobre la razonabilidad de los Estados Contables, la Cuenta Rendida por la Terminal de Transporte S.A. con corte a diciembre 31 de 2006 **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 (15) días al recibo del presente informe.

El Plan de Mejoramiento debe detallar las acciones correctivas que se tomarán respecto de cada uno de los hallazgos identificados, cronograma en que implementarán los correctivos, unidad de medida para la mitigación del mismo, responsables de efectuarlos y del seguimiento a su ejecución.

Bogotá D.C., noviembre de 2007.

Cordialmente,

ALBERTO CAMILO SUÁREZ DE LA CRUZ
Director Sector Infraestructura y Transporte

2. ANÁLISIS SECTORIAL

2.1. LOS TERMINALES SATÉLITES EN EL MARCO DEL POT Y EL PLAN DE DESARROLLO

El Plan de Desarrollo *“Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión”*, establece en sus propósitos generales la construcción de una ciudad integrada local y regionalmente articulada con la región y el mundo, para ello se estructura sobre 3 ejes: 1. Eje Social, 2. Eje Urbano Regional y 3. Eje de Reconciliación¹. A su vez el Eje urbano regional incluye 5 programas: 1. Hábitat desde los barrios y las UPZ 2. Red de Centralidades Distritales. 3. Sostenibilidad urbano regional. 4. Región integrada para el desarrollo. 5. Bogotá productiva².

Dentro de los principales programas del eje urbano regional se encuentra el Programa Red de Centralidades Distritales, a través del cual se pretende adecuar la plataforma del Distrito, potenciando el centro y otras áreas de centralidades. Este programa es complementario a las determinaciones del POT en lo relacionado con la construcción de la red de centralidades, y por ello el sistema de terminales tal como lo manifiesta en su estudio Ingenieros Consultores IC Ltda., debe adecuarse a dicha red.

Dentro del programa Región integrada para el desarrollo, está la meta de avanzar en el proceso de integración regional Bogotá – Cundinamarca, iniciado desde el año 2001, el cual ha permitido evidenciar las fuertes relaciones existentes entre el territorio Bogotá – Cundinamarca y los departamentos vecinos de: Boyacá, Meta y Tolima; uno de los avances mas significativos lo constituye el *“Acuerdo de Voluntades para la Cooperación regional hacia el desarrollo humano sostenible”* firmado el 6 de julio de 2004 por los actuales gobernadores y alcaldes de las respectivas capitales.

2.2. EL PLAN DE DESARROLLO DEL ALCALDE GARZÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE METAS DE LOS PROGRAMAS: SOSTENIBILIDAD URBANO REGIONAL Y REGIÓN INTEGRADA PARA EL DESARROLLO

El Plan de desarrollo *“Bogotá sin Indiferencia”*, contempló la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías, para: Conectar el área Rural con la Urbana (Programa Sostenibilidad Urbano Regional), y Conectar la Ciudad con la Región

¹ Artículo 5º del Acuerdo 119 del 3 de Junio de 2004, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2004-2008 *“Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión”*

² Artículo 14 del Acuerdo 119 del 3 de Junio de 2004, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2004-2008, *“Bogotá Sin Indiferencia. Un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión”*

(Programa Región Integrada para el Desarrollo), y la construcción de dos (2) terminales satélites

A tres meses se culminar el Gobierno de la actual Administración, el cumplimiento de metas es el siguiente.

Cuadro No. 1
CUMPLIMIENTO DE METAS DE CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS
PARA CONECTAR EL ÁREA RURAL CON EL ÁREA URBANA Y CONECTAR LA CIUDAD CON LA REGIÓN

COMPROMISOS DEL PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA" 2004-2007		ACUMULADO DE METAS EJECUTADAS DEL PLAN DE DESARROLLO					
Programa	Meta	Indicador	2004	2005	2006	A jun. 2007	%
SOSTENIBILIDAD URBANO - RURAL	Conectar el área rural con la urbana	Vías rurales: construcción y/o rehabilitación de 16,7 km-carril	0	10.6	10.6	11.40	68.3%
		Vías rurales: mantenimiento de 76 km-carril	0	3.1	263.48	320.09	421.2%
REGIÓN INTEGRADA PARA EL DESARROLLO REGIÓN INTEGRADA PARA EL DESARROLLO	Conectar la ciudad con la región	Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 km-carril	0	0	1.28	1.28	2.4%
	Conectar la ciudad con la región	Construcción de 2 terminales satélites	0	0	0	1	50%

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

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

Del programa “**Sostenibilidad Urbano- Regional**”, de las vías que conectan el área rural con el área urbana, se construyeron 11.4 Km.- carril que representa el 68.3% de los 16.7 kilómetros que la administración del Alcalde Garzón se había fijado como meta, entre los que se encuentra la Troncal Bolivariana; del mantenimiento de 76 Km.- carril fijados como meta, el IDU directamente y el Convenio IDU-Secretaría de Obras Públicas, sobrepasaron la meta en el 321.2%, beneficiándose particularmente: la carretera Usme San Juan del Sumapaz, La Avenida Cota, la vía la calera desde la Avenida Circunvalar hasta Patios, la vía Guaymaral, y la que conduce a Choachí.

Dentro programa “**Región Integrada para el Desarrollo**”, el plan de desarrollo “Bogotá sin Indiferencia”, contempla la construcción de: 24 kilómetros carril³ de la Avenida Longitudinal de Occidente, que van desde el Río Bogotá hasta la calle 3⁴, y 22.5 Km.- carril de la Autopista al Llano, que conectan la ciudad con la región.

Con la **Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)** se integrara productivamente al Distrito Capital con otras ciudades y regiones, e impulsara las relaciones para desarrollar el potencial productivo de la ciudad región, siendo fundamental para sacar el tráfico pesado del casco urbano de la ciudad. a la fecha el desarrollo del proyecto se encuentra en la etapa de prepliegos.

³ La longitud aproximada del proyecto es de 51 kms³, cuyo costo total se aproxima a los \$436.000 (pesos de 2000)

⁴ Corresponde al tramo sur que se va a desarrollar en dos sectores: Desde Chusaca hasta el Río Bogotá (tramo fuera de Bogotá) se construirá con recursos de la Nación, y desde el Río Bogotá hasta la calle 13 (tramo en Bogotá) se construirá con recursos del Distrito Capital.

El IDU viene trabajando con el INVÍAS y el Ministerio de Transporte en el proceso de estructuración de la concesión del proyecto para iniciar la ejecución con el tramo sur, comprendido entre Chusacá y la Avenida Centenario (Calle 13), que tendrá una longitud aproximada de 24 Km. y constaría de una calzada de dos

Con el fin de dar a conocer al Gobierno Distrital, los efectos ambientales y de impacto en la Estructura Ecológica Principal, el 22 de septiembre de 2007 la Contraloría de Bogotá realizó Audiencia Pública, con participación de la comunidad y autoridades ambientales, que fijaron de manera clara y concluyente su posición frente al trazado que está próximo a licitarse, este ente de control se encuentra a la espera de la respuesta de la Administración Distrital a la advertencia sobre el daño ambiental que se occasionaría, de llevarse a cabo la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, de la manera que se tiene prevista.

Para el proyecto de rehabilitación y ampliación de la **Autopista al Llano** desde el CAI de Yomasa hasta el límite del Distrito Capital con Chipaque, en una extensión de aproximadamente 22.5 Km. carril, y un costo de aproximadamente 60 mil millones de pesos, el IDU y el INVÍAS, suscribieron el Convenio Ínter administrativo No. 1928 del 24 de Noviembre de 2004, a través del cual la Nación aporta \$49.543 millones y el IDU 10,457 millones.

El IDU en el año 2006 contrató por un monto de \$43,260 millones (incluida Interventoría) los trabajos de construcción que se iniciaron en el primer semestre de 2006, que a junio de 2007 muestran una ejecución de apenas 1.28 kilómetros carril que corresponde a un avance de apenas el 2.4% para los compromisos de programa “Región Integrada para el Desarrollo.

La Construcción de dos (2) terminales Satélites. Con el objetivo de minimizar el impacto de la operación del transporte intermunicipal sobre la movilidad de la ciudad, recuperar la condición de áreas residenciales de varios puntos de la ciudad que se encuentran afectados por la proliferación de terminales piratas, y en el mediano o largo plazo con la evacuación del terminal central ubicado en Ciudad Salitre y los parqueaderos privados que se encuentran a su alrededor, se liberaran cerca de 18 hectáreas que podrán ser destinadas a la construcción de viviendas; se concibió en la construcción del POT la definición de un “Sistema de Terminales de Transporte para los corredores Norte, Sur y Oriente, que inicialmente funcionan como satélites de la Terminal de Transporte de Bogotá”, ubicada al occidente de la ciudad (Ciudad Salitre), operando como terminales de paso en cada corredor, con la posibilidad de despachar y recibir vehículos en periodos pico. A largo plazo se estableció que los terminales satélites se conviertan en terminales de origen- destino. Los “Terminales Satélites” que se construirán, servirán la demanda de aquellos usuarios cuyo origen- destino se

encuentre focalizado dentro del área de influencia de cada “Terminal Satélite”, es decir que captarán los 10 millones de pasajeros/año que tradicionalmente van a la Terminal Central (Ciudad Salitre) y los 15 millones de pasajeros que utilizan de manera irregular los paraderos informales⁵ que se encuentran a lo largo de la ruta urbana entre la Terminal central y los nuevos “Terminales Satélites”, que además de afectar la movilidad, deterioran la calidad de vida de las viviendas que los circundan.

Cuadro No. 2
PASAJEROS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL QUE UTILIZAN PARADEROS INFORMALES

CORREDORES DE MOVILIDAD	PASAJEROS QUE ANUALMENTE SALEN DE LA CIUDAD				TOTAL PASAJEROS POR AÑO	
	UTILIZANDO LA TERMINAL TERMINAL DE TRANSPORTE		UTILIZANDO LOS PARADEROS INFORMALES			
	Pasajeros	%	Pasajeros	%		
Corredor del Sur	4,000,000	40%	6,000,000	60%	10,000,000	
Corredor del Norte	4,000,000	40%	6,000,000	60%	10,000,000	
Corredor de Oriente	1,000,000	40%	1,500,000	60%	2,500,000	
Corredor de Occidente	1,000,000	40%	1,500,000	60%	2,500,000	
TOTALES	10,000,000	40%	15,000,000	60%	25,000,000	

Fuente: terminal de Transporte S.A.

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

De los dos (2) terminales programados como meta por el actual Gobierno Distrital, en febrero de 2007 se iniciaron obras en el “Terminal Satélite del Sur” que entrará en operación a comienzos del 2008, en lo que corresponde al “Terminal Satélite del Norte” se tiene previsto la iniciación de obras a finales del 2008, e iniciación de operaciones en el primer trimestre de 2010. Por lo anterior, teniendo en cuenta que en el segundo mes del 2008, se encontraría operando el “Terminal Satélite del Sur” la ejecución de metas en el Plan de Desarrollo al finalizar el 2007, será del 50%

2.3. EL ESTADO DE RESULTADOS INCLUIDOS EL TERMINAL CENTRAL Y LOS TERMINALES SATÉLITES NORTE Y SUR

2.3.1. Ingresos y Costos

El costo de la operación y administración de los terminales satélites en su primera etapa, se ha calculado por el consultor en la suma de \$1,886 millones por año, que serían cubiertos con los ingresos que por valor de \$1,375 millones anuales se

⁵ La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. mediante la Resolución No. 502 de 2003, reglamentó la utilización de las vías para las distintas rutas en cada corredor, como también la Prohibición a los prestadores del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, despachados desde el Terminal de Transporte de Bogotá - TTB, recoger pasajeros en lugares diferentes a ésta, dentro del territorio del Distrito Capital. Sin embargo, los buses de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera continúan recogiendo y dejando pasajeros a lo largo de las rutas establecidas, generando las paradas tradicionales ubicadas en lugares céntricos y periféricos.

recibirán por arrendamiento de: taquillas, oficinas, locales; explotación publicitaria, servicio de baños y guarda equipajes; parqueaderos para visitantes. El resto de costo de operación y administración la Terminal de Transporte S.A. serían cubiertos con los ingresos que se reciban por concepto de la Tasa de Uso que para los terminales satélites apruebe el Ministerio de Transporte, soportado en el estudio elaborado por la Terminal de Transporte S.A. que actualmente se encuentra en discusión, que de ser aprobado, de acuerdo con estimaciones previas del consultor, serán suficientes para cubrir el residual de gastos de operación y funcionamiento.

2.3.2. Recursos del Crédito requerido para la Construcción de los 2 Terminales Satélites

Sin tener en cuenta el valor del terreno donde actualmente se construye el Terminal Satélite del Sur que es de propiedad de la Terminal de Transportes S.A., se ha calculado que el costo de construcción y puesta en marcha **de la primera etapa de los dos (2) terminales satélites, a precios constantes de 2006 es de aproximadamente \$ 51,000 millones.**

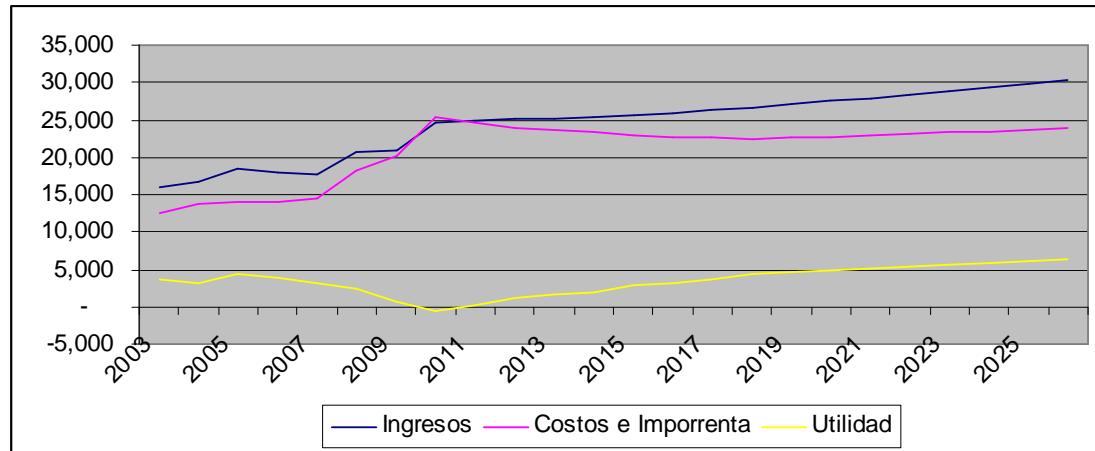
En febrero de 2007 se inició la construcción del Terminal Satélite del Sur, con una disponibilidad de recursos de tesorería por valor \$19,600 millones, que sumados a los \$8.500 millones que como aporte de capital de la Administración Distrital, se reciben en diciembre de 2006, totalizan \$28,100 millones.

De acuerdo al modelo financiero elaborado por el consultor del proyecto, para la terminación y puesta en marcha de la primera etapa de los Terminales Satélites del Norte y Sur, la Terminal del Transportes S.A. tendrá que contratar un crédito cercano a los \$30,000 millones, a una tasa estimada del DTF+5%, con programación de desembolsos de acuerdo a las necesidades, a un plazo de 7 años con un periodo de gracia de 2 años.

2.3.3. El Estado de resultados para los próximos 20 años incluidos la operación del Terminal Central y los Terminales Satélites del Sur y Norte.

Teniendo en cuenta los supuestos anteriores, en la siguiente grafica se resume lo que podría ser el estado de resultados, para el periodo 2007-2026

Grafica No.1
ESTADO DE RESULTADOS EJECUTADO Y PROYECTADO CON LA OPERACIÓN DE LOS TERMINALES
EL CENTRAL Y LOS SATÉLITES DEL NORTE (2010) Y SUR (2008)
(Millones de pesos, constantes de 2007)



Año	Ingresos Operacionales	Costos y gastos operacionales depreciaciones y amortizaciones	UTILIDAD OPERACIONAL		Ingresos No Oper.	Costos y Gastos No Operac.	UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS		IMPUESTO DE RENTA	UTILIDAD DESPUES DE IMPUESTOS	
			Millones (\$)	Millones (\$)			Millones (\$)	Millones (\$)		Millones (\$)	Millones (\$)
	Millones (\$)	Millones (\$)	Millones (\$)	Margen	Millones (\$)	Millones (\$)	Millones (\$)	Margen	Millones (\$)	Millones (\$)	Margen
2003	14,103	10,200	3,903	27.7%	1,833	6	5,730	40.6%	2206	3,524	25.0%
2004	14,763	12,310	2,453	16.6%	1,958	10	4,401	29.8%	1332	3,069	20.8%
2005	15,537	12,478	3,059	19.7%	2,803	11	5,851	37.7%	1509	4,342	27.9%
2006	16,051	12,168	3,883	24.2%	2,003	7	5,879	36.6%	1881	3,998	24.9%
2007	16,985	12,932	4,053	23.9%	641	0	4,694	27.6%	1596	3,098	18.2%
2008	20,708	16,943	3,765	18.2%	0	0	3,765	18.2%	1243	2,522	12.2%
2009	20,865	18,478	2,387	11.4%	0	894	1,493	7.2%	858	635	3.0%
2010	24,593	22,257	2,336	9.5%	104	2,126	314	1.3%	865	-551	-2.2%
2011	24,764	21,864	2,900	11.7%	156	1,947	1,109	4.5%	859	250	1.0%
2012	24,936	21,588	3,348	13.4%	116	1,522	1,942	7.8%	862	1,080	4.3%
2013	25,110	21,640	3,470	13.8%	114	1,138	2,446	9.7%	872	1,574	6.3%
2014	25,286	21,693	3,593	14.2%	116	717	2,992	11.8%	987	2,005	7.9%
2015	25,464	21,157	4,307	16.9%	131	284	4,154	16.3%	1371	2,783	10.9%
2016	25,643	21,202	4,441	17.3%	235	28	4,648	18.1%	1534	3,114	12.1%
2017	25,825	20,681	5,144	19.9%	453	19	5,578	21.6%	1841	3,737	14.5%
2018	26,008	20,238	5,770	22.2%	677	10	6,437	24.8%	2124	4,313	16.6%
2019	26,193	20,296	5,897	22.5%	903	1	6,799	26.0%	2244	4,555	17.4%
2020	26,379	20,353	6,026			0	7,165	27.2%	2364	4,801	18.2%
2021	26,568	20,412	6,156	23.2%	1,388	0	7,544	28.4%	2490	5,054	19.0%
2022	26,758	20,470	6,288	23.5%	1,649	0	7,937	29.7%	2619	5,318	19.9%
2023	26,951	20,531	6,420	23.8%	1,920	0	8,340	30.9%	2762	5,578	20.7%
2024	27,145	20,591	6,554	24.1%	2,202	0	8,756	32.3%	2890	5,866	21.6%
2025	27,341	20,651	6,690	24.5%	2,496	0	9,186	33.6%	3031	6,155	22.5%
2026	27,540	20,714	6,826	24.8%	2,800	0	9,626	35.0%	3177	6,449	23.4%

Fuente: Terminal de Transporte S.A.

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

En términos generales, se observa que por efectos de los ingresos y costos proyectados, la participación de la utilidad neta del ejercicio en los ingresos, empieza a decaer de un nivel de 25% presentado en el 2006, hasta llegar al mínimo valor de la serie: menos 2.2% (Perdida 551 millones) en el 2010. A partir del año siguiente, de manera leve se empiezan a obtener resultados positivos en las utilidades, que van creciendo año a año, hasta lograr en el 2026 el nivel de ingresos que se venían obteniendo 20 años atrás /en el 2006).

Aquí es importante anotar; que si bien es cierto que durante los próximos 20 años se nota una caída en la utilidad neta del ejercicio, esta se compensará, por que no decir “Con Creses” con los beneficios recibidos por las empresas transportadoras, los ciudadanos y la ciudad en general, así:

- **Para las empresas Transportadoras:** disminuyen de manera importante los tiempos de recorrido los costos y pérdida de ingresos por la acumulación de pasajeros y la eliminación de los terminales piratas, que obligan al conductor a recoger y dejar pasajeros en el área urbana de la ciudad, que como en el caso de la vía a Soacha se presenta en cerca de 12 sitios donde se han establecido paraderos informales, en muchos casos consolidados por las mismas empresa de transporte intermunicipal.

El hecho de recoger pasajeros sólo en la Terminal Central o en la Satélite (Norte o Sur) reduce los riesgos de atracos en carretera por parte de usuarios delincuentes, debido a que la terminal cuenta con los dispositivos y personal de seguridad de la policía nacional y privada, que garantiza el acceso a usuarios que sólo utiliza el servicio como medio de transporte y no como medio para delinquir.

La eliminación de los paraderos informales por parte de las empresas de transporte disminuirá los costos, que se deberán traducir en un mejoramiento de la calidad del servicio y la disminución de la velocidad en carretera que pone en peligro la vida de los pasajeros.

- **Para los usuarios:** Que viven cerca a la zona de influencia de los terminales Satélites o el Central, les representa un menor costo y menor tiempo por desplazamiento; el uso de los terminales legales, suministra mayor seguridad y comodidad con mayor tiempo real dedicado al descanso y esparcimiento de las familias, y mayor tiempo a los negocios que motivan los viajes, con efectos positivos sobre la economía en general.
- **Para la Ciudad en general.** Con la eliminación de gran cantidad de los “terminales piratas”, grandes áreas de la ciudad recuperaran su vocación de residenciales que durante muchos años se ha perdido por la proliferación de los “terminales piratas” alrededor de los cuales se generan actividades delincuenciales y negocios que perturban la tranquilidad de los residentes en el sector, con impactos negativos sobre la calidad de vida.

Con la reducción del número de buses de transporte intermunicipal, se mejorará la movilidad en el área urbana de la ciudad, se disminuirá la contaminación ambiental, y el desgaste de la malla vial.

En el largo plazo, cuando no sea necesario el Terminal Central, se liberarán aproximadamente 15.4 hectáreas⁶ de suelo (incluidos: zona operativa, taquillas, locales y áreas externas; 2 surtidores de gasolina y parqueaderos particulares) que podrán ser utilizados para continuar el desarrollo de vivienda en Ciudad Salitre, de ahí la importancia de preservar la participación del Estado (Distrito, Nación) en el Capital Social del Terminal de Transporte S.A.

2.4. EL CAPITAL SOCIAL, ANTES Y DESPUÉS DE LA APROBACIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE LOS 2 TERMINALES SATÉLITES.

El Capital Social autorizado de la Sociedad Terminal de Transportes S.A. a diciembre de 2006, ascendía a \$11,000,0 millones de los cuales \$8,759.1 millones (77.2%) corresponden a Capital Suscrito y Pagado, así: el 68.6% por el Distrito Capital, el 15.7% por Corabastos y el 15.7% que corresponde a capital privado aportado por las empresas de transporte.

Cuadro No. 3
TERMINAL DE TRANSPORTES S.A.
EL CAPITAL SOCIAL, ANTES Y DESPUÉS DE LA APROBACIÓN DE CONSTRUCCIÓN
DE LOS 2 TERMINALES SATÉLITES.

ACCIONISTAS	COMPOSICIÓN INTERNA DEL CAPITAL A DIC. 2006					COMPOSICIÓN INTERNA DEL CAPITAL A OCTUBRE DE 2007						
	ACCIONES			TOTAL CAPITAL A DIC. 2006		ACCIONES			TOTAL CAPITAL A DIC. 2006			
	Nacional	Distrital	Particular	Acciones	(\$)	%	Nacional	Distrital	Particular	Acciones	(\$)	%
Bogotá, Distrito Capital	0.00	450.90	0.00	4,508.99	4,508.99	51.5%		732.45	-	732.45	7,324.49	63.28%
Corporación de Abastos	0.00	0.00	0.00			0.0%		-	-	-	-	0.00%
De Bogotá (Corabastos)	32.69	0.00	31.01	636.97	636.97	7.3%	32.69	-	31.01	63.70	636.97	5.50%
I.D.U	0.00	149.95	0.00	1,499.51	1,499.51	17.1%		149.95	-	149.95	1,499.51	12.96%
Ministerio de Transporte	104.79	0.00	0.00	1,047.89	1,047.89	12.0%	104.79		-	104.79	1,047.89	9.05%
PRIVADOS	0.00	0.00	106.57	1,065.72	1,065.72	12.2%		-	106.57	106.57	1,065.72	9.21%
TOTAL	137.48	600.85	137.58	8,759.08	8,759.08	100.0%	137.48	882.40	137.58	1,157.46	11,574.58	100.00%

Fuente: Terminal de Transporte S.A.

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

Ante la necesidad de recursos para construir los dos terminales satélites previstos en el plan de desarrollo “Bogotá sin Indiferencia”, en el 2007, la empresa aumenta su capital autorizado a \$15,000 millones, y recibe aportes de aumento de capital **únicamente** del Distrito Capital en la suma de \$8,500 millones, pues los inversionistas privados y Corabastos manifiestan no estar interesados en capitalizar la empresa.

⁶ Total de 15.4 hectáreas que se liberaran en el largo plazo: Zona Operativa (7.64 has.), zona taquillas y locales (3.11 has.), áreas externas (1.41 has.), 2 surtidores de combustible de propiedad particular ubicados en la zona operativa, y los parqueaderos circundantes de propiedad particular

Con la nueva capitalización el capital social suscrito y pagado aumenta a \$11,574.6 millones y la participación del Distrito Capital aumenta del 68.6% al 76.2%, disminuyendo la de Corabastos al 11.9% y la de los privados al 11.9 %

3. RESULTADOS DE LA AUDITORIA

3.1. SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO

Como resultado de la evaluación realizada por parte de este ente de control fiscal, la Terminal de Transporte S.A., suscribió el Plan de Mejoramiento para incorporar los compromisos de solución a las observaciones presentadas en el Informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral de la vigencia de 2005.

**CUADRO No. 5
PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2005 - AUDITORÍA REGULAR**

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
Contabilidad	'3.3.5.1. Hallazgo administrativo: En el caso del inmueble entregado al señor Sagra Serrano, la administración deberá exponer las razones por las cuales no ha ejercido las acciones tendientes a recuperar la posesión del inmueble y que de acuerdo al concepto mismo del apoderado de la Terminal de Transportes S.A., estaría en las condiciones de ser adquirido por prescripción adquisitiva de dominio por el señor Orlando Ocampo, portador de la C.C. No. 19.164. 973, quien en razón de la comunicación presentada por el arrendatario inicial ha venido desconociendo el dominio de la Terminal, en el evento de haber ejercido las acciones pertinentes deberá indicar que resultados se han obtenido respecto a la tenencia del inmueble descrito anteriormente en el presente escrito	. Se continuará con los trámites para el desalojo. Corregida.	2
Contratación	3.4.2. Hallazgo Administrativo: Por el bajo nivel en el análisis de conveniencia y oportunidad en la formulación y justificación básica de proyectos y en la planeación y seguimiento de los contratos así como la trasgresión de las normas que rigen este proyecto bajo los contratos E-35-2001, TT-063-2004, TT-05-2005, TT-058-2006. Toda vez que ameritaba un seguimiento rápido y oportuno por el alto riesgo ambiental y de salubridad que presenta para la comunidad y proyectó un posible control de advertencia para darle el trámite interno correspondiente. El grupo auditor continuó realizando visitas de seguimiento para dejar la evidencia de su deficiente funcionamiento, con el ánimo de retomar este tema en posteriores auditorias para evaluar su funcionamiento (MODULO DE EXCRETAS).	<ul style="list-style-type: none"> * Definir que paso con el proyecto - diseño * Requerir a los diseñadores *Concertar cambios de diseño por escrito con el diseñador * Concepto del DAMA-Diseños . Instalar dos (2) rejillas de control. . Contar con una firma especializada para el control de la operación de descargue. Corregida Parcialmente 	1.7

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>'3.4.3. Hallazgo Administrativo: Por Imbricación de objetos contractuales en los Contratos TT-59-2006 Y TT -62 de 2006, con el cual se evidencian inversiones antieconómicas para la Terminal y por tanto se hará seguimiento en la próxima auditoría.</p> <p>'3.4.5. Hallazgo Administrativo: Por la presencia de hechos que definen que esta contratación se concibió para legalizar hechos cumplidos en EL Contrato No TT-OS-Nº 095/2005.</p> <p>3.4.6. Hallazgo Administrativo: Por completar, adicionar, modificar o mejorar las propuestas" situación reflejada en el Contrato TT -62 de 2000</p> <p>3.4.7. Hallazgo Administrativo: Por las falencias en el incumplimiento de las reglas de administración de bienes ajenos, contratando sin los requisitos plenos que determinen la factibilidad y viabilidad de la necesidad implícita, Contrato No. TT-65-05</p> <p>'3.4.8. Hallazgo Administrativo: Por carencia de forma y contenido específico en los formatos de seguimiento para el desarrollo de los contratos Contrato TT-20-2005</p> <p>'3.4.9. Hallazgo Administrativo: Por el alto grado de permisividad administrativa en el cumplimiento del Manual Operativo de la Terminal de Transportes.</p> <p>Al realizar la evaluación documental y física en la cual esta enmarcada la relación contractual del Contrato TT-48-2005.</p> <p>'3.4.10. Hallazgo administrativo por falta de control evidenciada en la conceptualización del contrato como parte activa desde el momento de la formulación del proyecto, determinada en las cláusulas de obligaciones específicas del contratista y contratante que contravienen los postulados del beneficio recíproco. Contrato TT-47-2005</p> <p>'3.4.11. Hallazgo Administrativo: Contrato TT-10-2005, cuyo valor es de \$16.8 millones, contratado con Víctor Alfonso Giraldo Nieto</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Generar puntos de autocontrol para la revisión. Corregida . Generar puntos de autocontrol para la revisión Corregida . Asignar la función del proceso precontractual a un grupo especializado. . Establecer el procedimiento de contratación. Corregida . Estudio de ubicación definitivo. Corregida * Capacitar personal para el manejo del equipo, así como las exigencias legales * Diseñar un formato para registrar los datos necesarios Corregida Incluir en el manual operativo un régimen de sanciones mediante la aplicación de multas pecuniarias Corregida parcialmente * Solicitar en el proceso de contratación que el contratista allegue el plan de distribución * Evaluar los beneficios de las diferentes empresas que prestan este servicio a este nivel; así como el estudio de mercados Corregida. * Requerir a los contratistas para la verificación del pago * Descontar de la liquidación el saldo pendiente 	2 2 2 2 2 2 2 1.6 2 2

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>'3.4.12. Hallazgo Administrativo: En los contratos TT-10-2005 y TT-69-2005, de fechas 21 de abril y 28 de diciembre de 2005, respectivamente se encontraron coincidencias que en su conjunto hacen dudar de la transparencia que debe regir el trámite del proceso selectivo, al efecto se tiene que su objeto común fue la prestación del servicio de asesoría para temas eléctricos de la Terminal de Transporte, con apoyo a las gestiones que se adelantan ante las empresas comercializadoras y distribuidoras de energía, asesorando en proyectos de modernización y mantenimiento del sistema, cubrimiento de emergencias y sostenibilidad de los proyectos del plan de actualización y modernización; tales coincidencias son hechos que en su conjunto son indicios que fortalecen la irregularidad que se pone en conocimiento de la administración para su correspondiente explicación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> * Establecer un procedimiento para definir los requisitos a los contratistas * Incluir en el instructivo de pago a contratistas y/o proveedores el requisito de pago. <p>Corregida</p> <ul style="list-style-type: none"> * Procedimiento de Contratación *Especificar la contratación de menor cuantía según el Art. 25 de la Ley 80. <p>Corregida</p>	2
Gestión Ambiental	<p>'3.5.1.1. Hallazgo Administrativo: En cumplimiento de la Resolución Reglamentaria No 052 de 2001, expedida por la Contraloría Distrital, la Terminal de Transportes S.A. debe entregar semestralmente el anexo 14, (inversión y gasto público ambiental) y el anexo 15, (informe de gestión ambiental), lo que indica que estos deben estar igualmente incluidos dentro de la cuenta anual.</p> <p>3.5.2.1. Hallazgo Administrativo: Para el año 2005, la Terminal de Transportes S.A. no dio cumplimiento al Decreto 061 de 2003, el cual obliga a las diferentes entidades del distrito a crear compromisos dentro de los cuales las instituciones, según su tema o misión particular, establecerán las directrices para el diseño y evolución de los escenarios en los cuales participan como actores institucionales mediante la adopción de sus Planes Institucionales de Gestión Ambiental – PIGA, por cuanto no tenía formulado, aprobado o en ejecución el nombrado plan, lo cual genera una no conformidad para la vigencia auditada. No obstante, dicho PIGA fue formulado y aprobado por el DAMA durante el 2006, como acción de cumplimiento al plan de mejoramiento que resultó de la auditoria de vigencia 2004.</p> <p>3.5.2.2 Hallazgo Administrativo :: El plan de acción interno</p>	<ul style="list-style-type: none"> * Elaborar procedimiento donde se especifique las condiciones de entrega de informes * Diseñar cronogramas y planeadores * Incluir en el procedimiento responsables para acopiar la información. <p>Corregida</p> <ul style="list-style-type: none"> *Formulación y aprobación del PIGA. <p>Corregida</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>que da cumplimiento al Decreto 400 de 2004, fue aprobado por la Unidad Ejecutiva de Servicios Públicos UESP el 27 de junio de 2005. Este plan de acción indica en su metodología que la recolección y acopio de lavazas y residuos sólidos se están efectuando a través de la empresa SERVIASEO S.A. y que los residuos hospitalarios son manejados directamente por EMERMÉDICA como operador del centro de salud. La Terminal de Transportes manifiesta no tener contratos suscritos con ninguna de las dos empresas desde el año 2001 y también, haber estructurado el plan de acción en asocio con la Terminal Bogotá Copropiedad quien tenía contrato suscrito con SERVIASEO S.A.</p> <p>3.5.2.3. Hallazgo Administrativo Por otro lado, al ser la Cooperativa de Empleados de la Terminal Bogotá Copropiedad quien efectúa la separación y comercialización de los residuos tanto de la copropiedad como de la sociedad anónima, los ingresos generados por la comercialización corresponden únicamente a la Cooperativa, trayendo como consecuencias que: la información contenida en el Plan de Acción no es verídica y por tanto no existe forma de ejecución ni control de seguimiento.</p> <p>3.5.2.4. Hallazgo Administrativo El Terminal de Transporte S.A. asegura que el control para el manejo de los residuos hospitalarios se encamina a exigir la certificación, con respecto al cumplimiento en la disposición de los Residuos hospitalarios. No obstante, la certificación entregada como soporte, no es evidencia de que están haciendo el control sobre el proceso pues no hay información sobre especificaciones de almacenamiento, ni disposición.</p> <p>3.5.2.5. Hallazgo Administrativo Si bien es cierto que a la entidad no le corresponde efectuar la caracterización de los residuos hospitalarios que se generen dentro de la entidad, también es cierto que ésta debe conocer la caracterización que realiza el prestador del servicio.</p> <p>3.5.2.6. Hallazgo Administrativo Se determinó dentro de este manual el no cumplimiento de la Operación de vehículos que cumplen con la normatividad ambiental vigente ya que la Terminal de Transporte S.A. manifiesta que "no tiene la potestad para sancionar a las empresas de transporte por el incumplimiento de la normatividad ambiental" y que su función consiste en la colaboración con el DAMA para llevar a cabo este proceso y además manifiesta que "se adelanta la discusión en la Terminal a cerca de la posibilidad de suprimir del reglamento algunas prescripciones sobre las cuales no se tiene competencia".</p> <p>3.5.2.7. Hallazgo Administrativo: El manual de operaciones prohíbe a los vehículos estar encendidos mientras se encuentren en la zona operativa y en la zona de ascenso de pasajeros, situación que ninguna empresa transportadora cumple, pero que tampoco la Terminal exige su</p>	<p>contraloría las razones por las cuales no procede. Corregida</p> <p>Informar y aclarar a la contraloría las razones por las cuales no procede. Corregida</p> <p>Informar a la contraloría: que la entidad por no ser el generador, ni la autoridad competente para el manejo de dichos residuos, no está obligada a solicitar este tipo de información. Corregida</p> <p>Certificación manejo de residuos. Corregida</p> <p>* Realización de operativos mensuales de control en coordinación con el DAMA, la policía metropolitana de tránsito y la policía de carreteras, dentro de la zona operativa para verificar el cumplimiento de las siguientes disposiciones: 1. niveles de emisión de gases, niveles ruido, tráfico de fauna y flora silvestre. Corregida</p> <p>* Realizar campañas de sensibilización a conductores, transportadores sobre el cumplimiento de las normas ambientales aplicadas a</p>	2 2 2 2 2

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>cumplimiento ya que en varias visitas realizadas a la zona operativa, no apareció ningún empleado de la Terminal para exigir su cumplimiento</p> <p>3.5.2.8. Hallazgo Administrativo Para el 2005, no se logra formular un plan de ahorro y uso racional de la energía eléctrica ni del recurso agua en la institución. Estos planes ya están contemplados en el PIGA</p> <p>3.5.2.9. Hallazgo Administrativo : Durante el 2005, no existe el programa de ahorro y uso eficiente de energía ya que el objeto de la contratación de la asesoría técnica con Dismont, no es generar el programa en cuestión.</p> <p>3.5.2.10 Hallazgo Administrativo : No existe el programa de manejo de agua ya que la contratación para la construcción del módulo de excretas y planta de tratamiento de aguas residuales en la zona operativa de la Terminal de Transporte S.A. no busca "evitar las pérdidas logrando un uso racional del recurso agua en la institución", como se describe este programa dentro de la información consignada en el anexo de evaluación a la gestión ambiental – nivel interno- Es importante resaltar que el módulo fue construido para manejar únicamente las aguas de excretas provenientes de los buses en la zona operativa, no para tratar las aguas residuales totales de la entidad y por tanto no logra "dar una adecuada disposición a los residuos líquidos que se generen." dentro de toda la institución.</p> <p>3.5.2.11 Hallazgo Administrativo : Programa de Aseo: La Terminal manifiesta mediante información consignada en el anexo de evaluación a la gestión ambiental interna (oficio radicado ante la Contraloría Distrital el 26 de mayo de 2006, bajo el número 2006EE3328), y también mediante información consignada en el anexo de evaluación a la gestión ambiental interna, que existe un convenio entre la entidad y la Terminal Bogotá Copropiedad para el manejo de los residuos sólidos. No obstante, la certificación emitida por la Terminal Bogotá Copropiedad, aclara que no es la Copropiedad ni la sociedad anónima la que maneja dichos residuos, y que para tal fin no existe ningún convenio celebrado entre las partes en mención. De igual manera deja establecido que es la cooperativa de empleados de la copropiedad quien ejecuta esta labor y que por tanto es quien recibe los ingresos generados por tal labor.</p> <p>3.5.2.12 Hallazgo Administrativo: Programa de calidad del aire: la Terminal manifiesta un 100% de cumplimiento en las restricciones establecidas dentro del manual de operaciones. Ya se estableció anteriormente que esto no es</p>	<p>vehículos automotores.</p> <p>*Implementación de acciones y estrategias propuestas en el PIGA para dar cumplimiento con el Manual Operativo</p> <p>*Aplicación de regimen de sanciones por parte de la SD Corregida</p> <p>*Formulación e Implementación del programa de ahorro de energía formulado en el PIGA. Corregida</p> <p>*Formular e implementar el programa de ahorro de energía desarrollado en el PIGA. Corregida</p> <p>*Formular e implementar el programa de manejo de aguas desarrollado en el PIGA. Corregida</p> <p>*Establecer un convenio entre la Cooperativa de empleados de la Terminal Copropiedad y la T.T.S.A. donde se defina bajo que términos se efectuará la entrega y manejo de los residuos sólidos Corregida parcialmente</p> <p>*Implementar el programa de calidad del aire formulado en el PIGA</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1.4</p> <p>2</p>

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>cierto.</p> <p>3.5.2.13 Hallazgo Administrativo .: La Terminal de Transporte S.A. no identificó sus impactos durante el 2005. Estos se encuentran ahora contemplados dentro del PIGA formulado en el 2006.</p> <p>3.5.2.14 Hallazgo Administrativo .: En el 2005, la entidad no presenta objetivos ni metas ambientales específicas.</p> <p>3.5.2.15 Hallazgo Administrativo .: No se tienen identificados los tipos de accidentes ambientales que pueden ocurrir en la entidad ni sus procedimientos para responder si ocurren.</p> <p>3.5.2.16 Hallazgo Administrativo. No conoce las necesidades reales de agua dentro de su entidad.</p> <p>3.5.2.17 Hallazgo Administrativo: Al no responder dentro del anexo de evaluación, cual es el costo anual por consumo de agua dentro de su entidad, se asume que no lo conoce.</p> <p>3.5.2.18 Hallazgo Administrativo: La entidad identificó unas oportunidades para la reducción del consumo de agua pero no existen soportes de sus costos de implementación por lo cual se entiende que nunca se colocaron en marcha.</p> <p>3.5.2.19 Hallazgo Administrativo: Para el 2005, no tiene implementado un programa de ahorro y uso eficiente del agua, así como tampoco tiene establecido y en ejecución un programa específico para controlar el uso o consumo de agua en la entidad.</p> <p>3.5.2.20 Hallazgo Administrativo: La Terminal manifiesta en el anexo, que genera aguas residuales de tipo doméstico y su respuesta es incoherente por cuanto al tener descargas de tipo industrial, surgió la necesidad de contratar la construcción y entrar a operar un módulo de excretas.</p> <p>Lo anterior deja en claro que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No genera una caracterización de aguas residuales con periodicidad y por tanto no manifiesta el costo que esta caracterización le genera. -No manifiesta de qué forma entrega los vertimientos al sistema de alcantarillado. <p>3.5.2.21 Hallazgo Administrativo .: No efectuó durante el 2005, mediciones recientes del ruido ambiental en el área de influencia directa.</p>	<p>*Identificar los impactos ambientales que puede generar la entidad en el PIGA Corregida</p> <p>*Definir los objetivos y metas ambientales en el PIGA. Corregida</p> <p>*En el PIGA definir los posibles accidentes ambientales que pueden ocurrir en la entidad. Corregida Parcialmente</p> <p>*Formular e Implementar el programa de manejo de aguas desarrollado en el PIGA Corregida</p> <p>*Formular e Implementar el programa de manejo de aguas desarrollado en el PIGA Corregida</p> <p>*Formular e Implementar el programa de manejo de aguas desarrollado en el PIGA Corregida parcialmente</p> <p>*Formular e Implementar el programa de manejo de aguas desarrollado en el PIGA Corregida parcialmente</p> <p>*Informar y aclarar a la contraloría las razones por las cuales no procede Corregida</p> <p>*Implementar el programa de calidad del aire formulado en el PIGA Corregida</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>1.6</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1.7</p> <p>1.7</p> <p>2</p>

FORMULACION PLAN DE MEJORAMIENTO POR EL SUJETO DE CONTROL			SEGUIM. CONTRAL.
COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	NÚMERO Y DESCRIPCION DEL HALLAZGO	ACCIONES CORRECTIVAS	RANGO DE CUMPLIMIENTO
	<p>3.5.2.22 Hallazgo Administrativo: En el 2005, la entidad no posee una caracterización técnica de los residuos que maneja, por lo tanto desconoce los puntos de generación.</p> <p>3.5.2.23 Hallazgo Administrativo: La Terminal de Transporte S.A. manifiesta según la información consignada en el anexo de evaluación, que cancela \$2.500.000 mensualmente por concepto de recolección de basuras. No obstante de acuerdo a los soportes anexados por el sistema de contabilidad de la entidad, se establece que el valor mensual durante el 2005, fue en promedio de \$4.100.000, cancelado a ATESA S.A. como empresa encargada de la recolección de los residuos. Este hecho obedece a que se asumió un valor a la hora de diligenciar el anexo, bien sea por falta de conocimiento en el tema por la persona encargada del diligenciamiento dado su reciente nombramiento, o por no consultar la información con el debido juicio.</p> <p>3.5.2.24 Hallazgo Administrativo: Dentro de la entidad no existe segregación de residuos., es decir, la separación no se hace a nivel interno de la Sociedad Anónima.</p> <p>3.5.2.25 Hallazgo Administrativo: La entidad no identifica alternativas de Producción Mas Limpia que se estén implementando para la minimización de los residuos.</p>	<p>*Implementar el programa de Manejo de Residuos Sólidos formulado en el PIGA Corregida</p> <p>*Realizar una base de datos que permita establecer los volúmenes de residuos sólidos generados y el valor del pago que se factura mensualmente a la entidad. Corregida</p> <p>*Implementar el programa de Manejo de Residuos Sólidos formulado en el PIGA Corregida</p> <p>*Implementar el programa de Manejo de Residuos Sólidos formulado en el PIGA Corregida</p>	2
	Total Acciones	43	71.7
	PROMEDIO		1.7
	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO		85%

Fuente: Documentos aportados por la Terminal de Transporte S.A. y análisis Equipo Auditor

Calificación: Cumplimiento (1.8 – 2), Parcialmente (1 - 1.7), No cumplió (0 – 0.9)

Después de revisar el Plan de Mejoramiento resultado de la auditoria regular vigencia 2005, el 29 de junio de 2007, el Equipo Auditor mediante oficio 31106-04 presentó a la entidad las observaciones en cada uno de los siguientes hallazgos:

3.4.2, 3.4.6, 3.4.8, 3.4.11, 3.4.12, 3.5.1.1, Hallazgos Administrativos.

Para cada acción correctiva formular indicador y determinar fecha de inicio y fecha de terminación indicando día, mes y año.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Informar avance físico de ejecución de metas.

Presentar el análisis al seguimiento.

Informar sobre el resultado del indicador a la fecha.

3.4.3, 3.4.5, 3.4.7, 3.4.9, 3.5.2.5, 3.5.2.18, 3.5.2.19, 3.5.2.20, Hallazgo Administrativos.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Informar avance físico de ejecución de metas.

Presentar el análisis al seguimiento.

Informar sobre el resultado del indicador a la fecha.

3.5.2.6. Hallazgo Administrativo

Presentar fecha de terminación

Para cada acción correctiva formular indicador y determinar fecha de inicio y fecha de terminación indicando día, mes y año.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Así se estén desarrollando, se debe informar avance físico de ejecución de metas a la fecha.

Presentar el análisis al seguimiento.

El resultado del indicador no corresponde a los indicadores formulados. Corregir e informar el resultado a la fecha.

3.5.2.7. Hallazgo Administrativo.

Para cada acción correctiva formular indicador y determinar fecha de inicio y fecha de terminación indicando día, mes y año.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Así se estén desarrollando, se debe informar avance físico de ejecución de metas a la fecha.

Presentar el análisis al seguimiento.

El resultado del indicador no corresponde a los indicadores formulados. Corregir e informar el resultado a la fecha.

3.5.2.8, 3.5.2.14, 3.5.2.15, 3.5.2.16, 3.5.2.17, 3.5.2.21, 3.5.2.22, 3.5.2.23.

3.5.2.24, 3.5.2.26. Hallazgos Administrativos.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Así se estén desarrollando, se debe informar avance físico de ejecución de metas a la fecha.

Presentar el análisis al seguimiento.

Informar sobre el resultado del indicador a la fecha.

3.5.2.9, 3.5.2.10, 3.5.2.11, 3.5.2.12, 3.5.2.13, 3.5.2.25. Hallazgos Administrativos.

Informar sobre el avance de las acciones correctivas.

Así se estén desarrollando, se debe informar avance físico de ejecución de metas a la fecha.

Presentar el análisis al seguimiento.

Una vez atendido el anterior requerimiento de la Contraloría, mediante oficio suscrito por el Gerente de Planeación el 9 de julio de 2007, con oficio 31106 – 08 de julio 12 de 2007 dirigido a la Terminal de Transporte, el Equipo Auditor efectúa nuevamente observaciones al ajuste realizado a este el cual fue entregado, así:

1) Hallazgo 3.4.2.: En resultado del indicador no se presenta el valor para cada una de las variables de acuerdo al indicador formulado, es decir, Rejillas instaladas/ Total de rejillas requeridas. Igualmente, se debe presentar su resultado.

Con respecto a la acción correctiva de contar con una firma especializada para el control de la operación de descargue, no se informa en el Resultado del Indicador el contrato específico en términos de No., contratista y fecha de suscripción.

2) Para los hallazgos administrativos 3.4.3, 3.4.5, 3.4.6, 3.4.7 no se informa el % (porcentaje) de avance físico de ejecución de las metas-seguimiento.

3) En el hallazgo administrativo 3.4.9 se informa que el avance físico de ejecución de metas es del 40%; sin embargo, no se informa el valor de las variables del indicador formulado y su respectivo resultado. El indicador corresponde a No. Comparendos sancionados/ total de comparendos aplicados.

4) Hallazgo administrativo 3.5.2.1. No se diligenció la información relativa a recursos, fecha inicio, fecha terminación, Resultado del Indicador, Avance físico de ejecución y Análisis de seguimiento. Igualmente, se debe revisar el nombre del Indicador, toda vez que la falencia era la falta del PIGA.

5) Hallazgo 3.5.2.2. No se presenta información sobre Avance físico de ejecución.

6) Hallazgos 3.5.2.5 y 3.5.2.6. Se coloca el porcentaje en la columna de análisis seguimiento y en Avance físico no se presenta el porcentaje de avance. Esta situación se repite para los hallazgos 3.5.2.8, 3.5.2.9, 3.5.2.10, 3.5.2.11, 3.5.2.12, 3.5.2.13, 3.5.2.14, 3.5.2.15, 3.5.2.16, 3.5.2.173.5.2.183.5.2.19, 3.5.2.20, 3.5.2.21, 3.5.2.22, 3.5.2.23, 3.5.2.24, 3.5.2.25 y 3.5.2.26.

En el 3.5.2.6 no se diligencia la totalidad del indicador Número conductores capacitados/ número conductores programados y no se informa sobre el avance físico.

- 7) Hallazgo administrativo 3.5.2.21. No se diligencia el avance físico.
- 8) Hallazgo administrativo 3.5.2.24. El análisis de seguimiento es del 70%; sin embargo, no se informa de los resultados numéricos de las variables establecidas para los dos indicadores formulados.

La entidad para atender el anterior requerimiento de ajustar nuevamente el plan de mejoramiento, responde mediante oficio No. 2007EE4829 de julio 16 de 2007 evidenciándose que se atendieron la totalidad de los requerimientos del Equipo Auditor.

3.3.5.1. Hallazgo Administrativo: *En el caso del inmueble entregado al señor Sagra Serrano, la administración deberá exponer las razones por las cuales no ha ejercido las acciones tendientes a recuperar la posesión del inmueble y que de acuerdo al concepto mismo del apoderado de la Terminal de Transportes S.A., estaría en las condiciones de ser adquirido por prescripción adquisitiva de dominio por el señor Orlando Ocampo, portador de la C.C. No. 19.164. 973, quien en razón de la comunicación presentada por el arrendatario inicial ha venido desconociendo el dominio de la Terminal, en el evento de haber ejercido las acciones pertinentes deberá indicar que resultados se han obtenido respecto a la tenencia del inmueble descrito anteriormente en el presente escrito*

Se efectuó seguimiento y se verificó que el 24 de abril de 2007 se realizó diligencia de entrega del bien inmueble arrendado mediante la cual se resuelve: 1. Rechazar el plano de oposición. 2. Ordenar la entrega real y material del inmueble completamente desocupado el 26 de abril. 3. De no cumplirse el numeral 2 se dará aplicación a los artículos 113 y 114 del C. de P.C., esto es allanamiento con los servicios de la fuerza pública.

El 29 de abril de 2007 se adelanta el procedimiento contemplado en los citados artículos y se procede al retiro de los elementos y se hace entrega real y material del inmueble a la Terminal dando cumplimiento a esta observación en un 100%.

Se evidenció que en la última diligencia, la Terminal de Transporte tiene en su poder el bien inmueble.

Efectuado el respectivo seguimiento, se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido, porque se realizaron las actividades propuestas en el Plan de Mejoramiento.

3.4.3. Hallazgo Administrativo: *“Por Imbricación de objetos contractuales en los Contratos TT-59-2006 Y TT -62 de 2006, con el cual se evidencian inversiones antieconómicas para la Terminal y por tanto se hará seguimiento en la próxima auditoría”.*

Se socializó a los funcionarios que hacen parte del proceso pre-contratual y contractual a través de correo electrónico sobre las políticas de contratación 2.007 fijando puntos de control y responsables directos en estos procesos. Anexan copia del documento políticas de contratación. Se modificaron los listados de chequeo mediante documento GCC-1014.

Una vez evaluado los soportes y efectuado el respectivo seguimiento se estableció que el hallazgo se considera corregido

3.4.5. Hallazgo Administrativo: *"Por la presencia de hechos que definen que esta contratación se concibió para legalizar hechos cumplidos en EL Contrato No TT-OS-N° 095/2005".*

Se implementaron nuevas políticas para la contratación, fueron socializadas mediante correo electrónico, asegurando puntos de control y responsables directos en la contratación. Se modificó la lista de chequeo de los procesos de contratación referenciada con el Nº GCC-1010

Efectuado el respectivo seguimiento se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.6. Hallazgo Administrativo: *"Por completar, adicionar, modificar o mejorar las propuestas" situación reflejada en el Contrato TT -62 de 2000"*

La Terminal precisa que da cumplimiento a la ley 80/93 art. 30, numeral 8., cumple con los pasos pre-contratuales y de ejecución, además estableció un procedimiento en el cual la Secretaría General hace una revisión previa de la documentación entregada por los funcionarios. Modificaron las listas de chequeo de la gestión contractual, de presentarse una modificación se devuelve el proyecto para que se cumplan las condiciones necesarias y adecuadas. Anexan copia del documento políticas de contratación, la cual se socializó por correo electrónico.

Este equipo auditor evaluó las actividades y efectuó el respectivo seguimiento, se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.7. Hallazgo Administrativo: *"Por las falencias en el incumplimiento de las reglas de administración de bienes ajenos, contratando sin los requisitos plenos que determinen la factibilidad y viabilidad de la necesidad implícita, Contrato No. TT-65-05."*

La entidad decidió mantener la ubicación de la oficina móvil de atención de Emergencias en la zona operativa en razón a la facilidad de acceso en el evento de emergencia o desastre.

Efectuado el respectivo seguimiento, se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.8. Hallazgo Administrativo: *“Por carencia de forma y contenido específico en los formatos de seguimiento para el desarrollo de los contratos Contrato TT-20-2005”*

Se efectuó la capacitación a funcionarios de la Terminal, adelantado por el Hospital de Fontibón. Confrontados y evaluados se concluye que se dio cumplimiento a la capacitación del personal y la elaboración de los formatos requeridos.

Este Equipo auditor evaluó las actividades que conforman este compromiso y se efectuó el respectivo seguimiento, el cual se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.10. Hallazgo administrativo: *“Por falta de control evidenciada en la conceptualización del contrato como parte activa desde el momento de la formulación del proyecto, determinada en las cláusulas de obligaciones específicas del contratista y contratante que contravienen los postulados del beneficio recíproco. Contrato TT-47-2005”*

El contrato No. 47/2005 no contiene la obligación del contratista de proceder a la distribución de la revista Ida y Regreso consultada a la entidad a cerca de la inclusión de dicha cláusula en los futuros contrato demostró que no es procedente dado a su alto costo, el cual superaría en un 50 % mas del valor contratado.

Se efectuó el respectivo seguimiento, el cual se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.11. Hallazgo Administrativo: *“Contrato TT-10-2005, cuyo valor es de \$16.8 millones, contratado con Víctor Alfonso Giraldo Nieto”*

Se diseñó un documento informativo el cual es entregado al momento de suscribir el contrato. Anexan Instructivo requisito para pago a proveedores y/o contratistas..

Este Equipo auditor evaluó las actividades que conforman este compromiso y se efectuó el respectivo seguimiento, el cual se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido.

3.4.12. Hallazgo Administrativo: *“En los contratos TT-10-2005 y TT-69-2005, de fechas 21 de abril y 28 de diciembre de 2005, respectivamente se encontraron coincidencias que en su conjunto hacen dudar de la transparencia que debe regir el trámite del proceso selectivo, al efecto se tiene que su objeto común fue la prestación del servicio de asesoría para temas eléctricos de la Terminal de Transporte, con apoyo a las gestiones que se adelanten ante las empresas comercializadoras y distribuidoras de energía, asesorando en proyectos de modernización y mantenimiento del sistema, cubrimiento de emergencias y sostenibilidad de los proyectos del plan de actualización y*

modernización; tales coincidencias son hechos que en su conjunto son indicios que fortalecen la irregularidad que se pone en conocimiento de la administración para su correspondiente explicación”.

Afirma la Terminal que la operatividad en materia eléctrica es permanente y debe contar con asesora especializada continua, tal como lo ordena el artículo 13 del Decreto 2170 de 2.002. De otro lado se socializó a los funcionarios sobre las políticas de contratación 2.007

Efectuado el respectivo seguimiento, se pudo establecer que el hallazgo se considera corregido

De otra parte, mediante oficio No. 31106-48 de septiembre 24 de 2007 el Equipo Auditor solicitó se informara sobre el estado del avance al cumplimiento del Plan de Mejoramiento. La entidad mediante oficio No. 2007EE5677 de septiembre 26 de 2007 respondió presentando la información con el detalle solicitado.

Evaluada la información, se determinó que de treinta y siete (37) hallazgos administrativos treinta (31) cumplieron las metas formuladas en un 100%, quedando pendientes por cumplir al 100%, seis (6) hallazgos. Estos hallazgos son:

3.4.2. Hallazgo Administrativo: *“Por el bajo nivel en el análisis de conveniencia y oportunidad en la formulación y justificación básica de proyectos y en la planeación y seguimiento de los contratos así como la trasgresión de las normas que rigen este proyecto bajo los contratos E-35-2001, TT-063-2004, TT-05-2005, TT-058-2006. Toda vez que ameritaba un seguimiento rápido y oportuno por el alto riesgo ambiental y de salubridad que presenta para la comunidad y proyectó un posible control de advertencia para darle el trámite interno correspondiente. El grupo auditor continuó realizando visitas de seguimiento para dejar la evidencia de su deficiente funcionamiento, con el ánimo de retomar este tema en posteriores auditorias para evaluar su funcionamiento (MODULO DE EXCRETAS)”. La meta referente a cumplir el 100% de las actividades programadas tiene un avance físico de ejecución del 80%; sin embargo, es aceptable, toda vez que la fecha de terminación es el 31 de diciembre de 2007.*

3.4.9. Hallazgo Administrativo: *“Por el alto grado de permisividad administrativa en el cumplimiento del Manual Operativo de la Terminal de Transportes, al realizar la evaluación documental y física en la cual esta enmarcada la relación contractual del Contrato TT-48-2005”.*

Se informa de un avance físico del 60%. Llama la atención el resultado de la comparación del plan de mejoramiento vigente al inicio de la presente auditoría, donde se encontró que la entidad inexplicablemente modificó la meta, toda vez que se había definido en éste el hacer efectivo el recaudo del 60% de los comparendos; no obstante, en el último informe se entregó como meta la misma pero sin incluir el porcentaje del 60%. De otra parte, se había definido como una

actividad permanente; mientras que en el último entregado se definió como fecha de terminación el 31 de diciembre de 2007.

3.5.2.10 Hallazgo Administrativo: *“No existe el programa de manejo de agua ya que la contratación para la construcción del módulo de excretas y planta de tratamiento de aguas residuales en la zona operativa de la Terminal de Transporte S.A. no busca “evitar las pérdidas logrando un uso racional del recurso agua en la institución”, como se describe este programa dentro de la información consignada en el anexo de evaluación a la gestión ambiental – nivel interno- Es importante resaltar que el módulo fue construido para manejar únicamente las aguas de excretas provenientes de los buses en la zona operativa, no para tratar las aguas residuales totales de la entidad y por tanto no logra “dar una adecuada disposición a los residuos líquidos que se generen.” dentro de toda la institución”*. A la fecha la meta Ejecución del Convenio presenta un avance físico de ejecución del 40%. Se estableció como fecha de terminación el próximo 30 de diciembre de 2007.

3.5.2.15 Hallazgo Administrativo: *“No se tienen identificados los tipos de accidentes ambientales que pueden ocurrir en la entidad ni sus procedimientos para responder si ocurren”*. La meta referente a Presentar los posibles accidentes ambientales que pueden ocurrir en la entidad en el Plan de Prevención de Emergencias presenta un avance físico del 60%, lo cual es posible que se cumpla en su totalidad teniendo en cuenta que la entidad estableció como fecha de terminación el 30 de diciembre de 2007.

3.5.2.18 Hallazgo Administrativo: *“La entidad identificó unas oportunidades para la reducción del consumo de agua pero no existen soportes de sus costos de implementación por lo cual se entiende que nunca se colocaron en marcha”*. La meta Formulación y aprobación del programa de ahorro de agua en 2006 presentó un avance físico del 70%. Se considera aceptable teniendo en cuenta que el plazo para su cumplimiento vence el 30 de diciembre de 2007.

3.5.2.25. Hallazgo Administrativo: *“La entidad no identifica alternativas de Producción Mas Limpia que se estén implementando para la minimización de los residuos”*. Para la meta Implementar el Programa de manejo de residuos sólidos formulado en el PIGA, el avance físico de la ejecución correspondió al 90%. Se espera que a 30 de diciembre, fecha establecida para la terminación, se logre el 100% de cumplimiento.

La evaluación realizada a las acciones correctivas contempladas por la administración en el Plan de Mejoramiento suscrito para la vigencia 2006, arrojó el siguiente resultado:

De las 43 acciones establecidas en el Plan de Mejoramiento se determinó el promedio de calificación de 1.7 para la empresa, el cual se ubica dentro del rango de cumplimiento parcial y con un porcentaje de eficacia del 85%, en cumplimiento

del plan de mejoramiento, en razón a que la entidad posee todavía plazo para la ejecución de algunas actividades

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

De otro lado, durante la vigencia fiscal 2007, se efectuó seguimiento a los Planes de Mejoramiento presentados por la Terminal de Transporte durante las vigencias 2004 a 2007, encontrándose dos (2) beneficios económicos para la Empresa. Estos corresponden, en primer lugar, a \$5.2 millones resultado de las observaciones formuladas por la Contraloría de Bogotá en el Plan de Mejoramiento de la vigencia 2005 como consecuencia de la recuperación del valor cancelado por administración de las bodegas 36 y 37, las cuales estaban arrendadas, cuyo valor ascendía a \$3.7 millones, junto con los intereses respectivos, los que ascendían a \$1.4 millones. En segundo lugar, el beneficio económico corresponde a \$37.5 millones, resultado de la formulación e implementación del Programa de Ahorro de Energía desarrollado en el PIGA, por lo que mensualmente, durante la vigencia 2007, hay un ahorro promedio de acuerdo con las proyecciones efectuadas por la Gerencia de Operaciones de \$3.1 millones.

Igualmente del seguimiento efectuado, se estableció que el cumplimiento de los Planes de Mejoramiento por el periodo 2004 – 2007 a 5 de Octubre de 2007 es el siguiente:

- Plan de Mejoramiento 2004: 93%
- Plan de Mejoramiento 2005: 99.5%
- Plan de Mejoramiento 2006: 97%
- Plan de Mejoramiento 2007: 85%

De otro lado, a la fecha no se ha cerrado el seguimiento al control de advertencia referente a la construcción y operación del sistema de vertimiento y tratamiento de residuos procedentes de los baños en el Terminal de Transporte de Bogotá, en razón a que no se ha cumplido la concentración máxima del parámetro Compuestos Fenólicos de conformidad a lo estipulado en la Resolución 1074 de 1997, causando la inobservancia de sus artículos 2 y 3, sobre obtención del permiso de vertimiento y cumplimiento de concentraciones máximas permisibles. Igualmente, está pendiente la rehabilitación de la vía de acceso al módulo de excretas que también fue observada en el control de advertencia.

3.2. PLAN DE DESARROLLO Y BALANCE SOCIAL

3.2.1. Plan Estratégico

Teniendo en cuenta la estructura organizacional de la Empresa Terminal de Transporte S.A., que es una Empresa de Economía Mixta, tal como lo contemplan los estatutos de la misma, en su artículo 1º., el cual dice “**NATURALEZA DE LA SOCIEDAD**: La Terminal de Transporte S.A., es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., conforme a lo establecido en la Ley 489 de 1998 y el Decreto Ley 1421 de 1993, el Código de Comercio y demás normas concordantes y reglamentarias, constituida como sociedad anónima mediante escritura pública número 8.058 del seis (6) de Noviembre de mil novecientos setenta y nueve (1.979), otorgada en la Notaría quinta (5^a) del Circulo de Bogotá, dotada de personería Jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, cuya actividad estará sujeta al control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte”. Tras la reforma administrativa del Distrito Capital y de conformidad con lo establecido en el literal b. del artículo 107, del Acuerdo 257 de 2006, la Empresa Terminal de Transporte S.A. es actualmente una entidad vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad.

En concordancia con lo anterior, la Terminal no tiene Plan de Desarrollo, sino contempla un Plan estratégico 2004 - 2006, el que contempla en uno de sus objetivos “objetivos relativos al Plan de Desarrollo”; dicho Plan Estratégico incluyó durante la vigencia 2006 varias actividades, para el cumplimiento de lo establecido en el POT que fue sancionado con el Decreto 619 de 2000 y en el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C. 2004 – 2008 – Bogotá sin indiferencia, un compromiso social contra la pobreza y la exclusión, el cual fue adoptado mediante el Acuerdo 119 del 3 de Junio de 2004.

El objetivo eje urbano regional contempla en el artículo 12 del Plan de desarrollo las políticas del eje urbano regional, siendo estas las de hábitat, ciudad región, competitividad y competitividad y sostenibilidad ambiental.

El artículo 15 del Plan de Desarrollo – Metas del eje urbano regional -, contempla la construcción de dos (2) terminales satélites de transporte intermunicipales, razón por la cual la Terminal está adelantando las gestiones pertinentes para la construcción de los terminales satélites sur y norte.

La Terminal de Transporte S.A. suscribió con el IDU el 20 de octubre de 2005 el Convenio Interadministrativo 071 de 2005, con el objeto de “determinar las condiciones de cooperación de las partes, necesarias para efectuar la adquisición de los predios requeridos para el desarrollo del proyecto de infraestructura

denominado CONSTRUCCIÓN DE LAS TERMINALES SATÉLITES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS”

La entidad se encontraba adelantando a 31 de Diciembre de 2006 las gestiones necesarias para la construcción de la terminal satélite de pasajeros del sur, para lo cual abrió la Licitación Pública TT-LP-01-2006, siendo adjudicada a la firma CONCONCRETO S.A., firmándose el 15 de Diciembre de 2006 el contrato TT-80-2006; por valor de \$15.963.7 millones, la interventoría del contrato la realiza la firma PAYC S.A. mediante el contrato TT-79-2006, por valor de \$804.7 millones. Este proyecto se iba a construir inicialmente en el predio de propiedad de la T.T.S.A., de conformidad con el estudio adelantado por la firma ACI Ingenieros, el cual tiene un área de 19.941.18 M², está ubicado en la Calle 57 Q Sur No. 75 F 82, avaluado en \$3.390.0 millones (Avalúo efectuado el 28 de Diciembre de 2005), pero de conformidad con los requerimientos del IDU, con miras a mitigar los impactos de la obra en el vecindario y para que sirva como zona de acumulación y permitir soportar parte de la estructura del puente peatonal, se adquirió el lote adjunto, el cual se denomina “El Recuerdo” con una extensión de 2.025 M² ubicado en la Cra 75 F No. 57 – N 73 Sur, por valor de \$481.1 millones.

La gestión adelantada por el DAPD, hoy SDP, el IDU y la T.T.S.A., en el curso de la vigencia 2006, se puede resumir en las siguientes actividades:

3.2.1.1. *Terminal Satélite de Pasajeros del Sur*

El DAPD emitió la Resolución 012 de fecha 2 de Enero de 2006, con la cual en su artículo Primero “Se Adopta el plan de implantación del Terminal Satélite de Pasajeros del Sur, localizado en el predio de nomenclatura urbana Calle 57 Q Sur No. 75 F-82 de Bogotá, D.C.”

El 25 de Julio de 2006, la Terminal de Transporte S.A., expidió el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 152, por valor de \$481.1 millones con miras a respaldar el avalúo del predio ubicado en la Cra. 75 F No. 57 N – 73 Sur (Lote 1 El tesoro Parte el Recuerdo).

El 31 de octubre de 2006, el IDU emitió la Resolución 5725, por la cual se ordenaba la expropiación por vía administrativa del predio urbano ubicado en la Cra. 75 F No. 57 N 73 Sur, con un área total de 2.025 Mts².

El 15 de Noviembre de 2006, la Terminal de Transporte expidió el registro presupuestal No. 896, para respaldar el compromiso de Compraventa Bienes Inmuebles por valor de \$481.1 millón.

El 28 de noviembre de 2006, se suspendieron los efectos de la Resolución de Expropiación, con el objeto de continuar con la negociación directa, suscribiéndose promesa de compraventa y el acta de recibo del predio, por parte del administrador de predios del IDU, mediante el acta DTPD-39.

Teniendo como soporte la orden de pago No. 2127, el 30 de Noviembre de 2006 se giró el valor del primer pago, por la compra del lote, por \$192.5 millones, correspondiente al 40% del valor pactado mediante la promesa de compraventa No. 310 de 2006, suscrita entre el Instituto de Desarrollo Urbano, Terminal de Transporte S.A. y Luís Eduardo Cantor Neuta por valor de \$481.1 millón.

El 15 de Diciembre de 2006, se suscribió el contrato para la construcción de la Terminal Satélite del Sur entre la TTSA y la firma CONCONCRETO S.A.

Con oficio enviado al IDU el 19 de Diciembre de 2006, se enviaron planos de conformidad con la Resolución 838 del 21 de Noviembre de 2005.

Es importante señalar que la Terminal de Transporte durante la vigencia 2007 le pagó cinco compensaciones al propietario y a los arrendatarios del predio que adquirió para la construcción del Terminal Satélite del Sur, de conformidad con las resoluciones expedidas por la Oficina de Gestión Social del IDU; igualmente, suscribió un contrato con el señor Germán Orjuela Pinzón, con miras a demoler las construcciones que adquirió la Terminal para completar el área de terreno requerido para la construcción mencionada anteriormente.

**FOTO NO.1
PANORÁMICA OCCIDENTAL DEL LOTE EL RECUERDO**



Como se aprecia en esta foto, el costado occidental del predio “El Recuerdo”, adquirido por la T.T.S.A., a la fecha (23 de Agosto de 2007) se está utilizando como depósito de materiales en la ejecución de la construcción del terminal satélite del sur.

FOTO No.2
PANORÁMICA ORIENTAL DEL LOTE EL RECUERDO



En esta foto se aprecia el costado oriental del predio “El Recuerdo”, el cual a 23 de agosto de 2007 se estaba utilizando como sitio para mezclar recebo con parte del material excavado con miras a mejorar la calidad del piso.

3.2.1.2. Terminal Satélite de Pasajeros del Norte

El IDU expidió la Resolución 6974 del 19 de diciembre de 2006, “POR LA CUAL SE DETERMINA LA ADQUISICIÓN DE UNA ZONA DE TERRENO POR EL PROCEDIMIENTO DE EXPROPIACIÓN ADMINISTRATIVA Y SE FORMULA UNA OFERTA DE COMPRA”, todo lo anterior con referencia al predio ubicado en la Calle 193 No. 41 – 20, terreno desarrollable sin desarrollar, esquinero ubicado en la esquina sur oriental de la calle 193 y la autopista norte, el cual hace parte de un predio de mayor extensión denominado El Cangrejal, con una extensión de 147.553.47 Mts², de los cuales la Terminal mediante el Acta No. DTPD-8000-133 adquirió por el sistema de expropiación 40.000 Mts², los cuales de conformidad con el avalúo efectuado por la Cámara de Propiedad Raíz tienen un valor de \$155.249 por M², para un valor total de \$6.209.9 millones, de conformidad con la

propuesta de compra efectuada a la Sociedad San Vicente de Paul, Julia Torres Calvo, Gilberto Ramos Camacho, Víctor Hugo Ramos Camacho y Autos 160 Ltda.; el acta de recibo del bien se suscribió el 18 de septiembre de 2007 por el abogado negociador del IDU, el administrador de predios del IDU y el Gerente Administrativo de la Terminal de Transporte de Bogotá y por los poseedores del lote.

En el mes de Diciembre de 2006, El Distrito Capital aportó a la Terminal de Transporte S.A. la suma de \$8.500.0 millones, con miras a capitalizar la entidad, para que esta continúe con la construcción de los Terminales Satélites de Pasajeros, dinero que a 31 de diciembre de 2006, se encontraba depositado en la cuenta de ahorros No. 246-297154-67, en el Banco de Colombia, sucursal Terminal de Transporte Bogotá, con un saldo de \$8.512.8 millones.

La Terminal, de conformidad con una certificación expedida por el Revisor Fiscal de la misma, presentó un cumplimiento de metas durante la vigencia 2006 del 90.16%, los cuales se discriminan de la siguiente manera:

**CUADRO No.6
GESTIÓN DE LA T.T.S.A. A 31 DE DICIEMBRE DE 2006**

CONCEPTOS	PONDERACIÓN %	CUMPLIMIENTO METAS %
Gestión de servicio y seguridad	23	23
Competitividad / Productividad	4	4
Objetivos plan de actualización	7	6
Gestión de Control	5	5
Gestión Financiera	15	14.66
Objetivos relativos al Plan de Desarrollo – Terminales Satélites	26	21
Objetivos Casos Especiales	20	16.5
TOTAL	100	90.16

Fuente: Cuadro presentado por BDO audit. AGE S.A. e información de la T.T.S.A.

Tal como se aprecia en el cuadro anterior el concepto donde se presentó mayor desfase fue el de objetivos relativos al Plan de Desarrollo – Terminales Satélites, situación que es debida básicamente a las demoras presentadas en la ejecución del cronograma para la adquisición de predios y construcción de los terminales satélites de pasajeros del norte y del sur; de lo expuesto se colige que la gestión fiscal de la Terminal ha sido eficaz y eficiente.

La Terminal de Transporte S.A. puso a consideración de la Junta Directiva el presupuesto de la Terminal para la vigencia 2006 en la reunión efectuada el 16 de Diciembre de 2005, siendo aplazada su aprobación para la siguiente reunión de junta, previo el estudio realizado al proyecto de presupuesto por parte de la

Subsecretaría de Hacienda del Distrito en esa fecha; luego del concepto dado por la Subsecretaría de Hacienda, se aprobó el presupuesto para la vigencia 2006 por valor de \$37.068.0 millones, el cual fue aprobado por la Junta Directiva en la reunión sostenida el 27 de Diciembre de 2005, de conformidad con lo contemplado en el Acta de Reunión Ordinaria de Junta Directiva No. 15 de la fecha mencionada anteriormente; previa aclaración de la Subsecretaría de Hacienda que “en lo referente a los aspectos de la financiación de la Construcción de los terminales satélite del sur y del norte, el punto se discutirá en conversaciones que se iniciarán en la primera semana del mes de Enero de 2006, en asocio con el señor Secretario de Hacienda.” Los \$37.068.0 millones aprobados por la Junta Directiva se discriminaban en \$32.007.0 millones, correspondientes al presupuesto real de 2006, \$3.465.0 millones de compromisos de pago de la vigencia 2005 y a \$1.596.0 millones de disponibilidad final.

A 31 de Diciembre de 2006 el presupuesto de la Terminal ascendía a \$41.168.7 millones, es decir que se incrementó en el curso de la vigencia en un 28.62%, debido en gran proporción a la capitalización efectuada por el Distrito Capital de Bogotá en el mes de Diciembre. De este monto, la Terminal tenía un presupuesto destinado para inversión al cierre del año fiscal 2006 de \$29.683.0 millones, equivalente al 72.1% del presupuesto, de los cuales expidió certificados (Certificados de Disponibilidad) por \$26.462.6 millones, adquirió compromisos (Registros Presupuestales) por \$25.316.7 millones, tiene unas obligaciones (Cuentas por Pagar) por \$8.056.9 millones y efectuó pagos por \$7.822.4 millones, equivalentes a un 26.4%, lo cual nos muestra que se tuvo una ejecución presupuestal de 85.29% y se efectuaron giros presupuestales por el 26.35% del presupuesto definitivo destinado para inversión, el cual en su totalidad estaba destinado para la construcción de los terminales satélites de pasajeros.

3.2.2. Balance Social

Durante el año 2006 salieron de la Terminal de Transporte de Bogotá 9.455.656 pasajeros, con destino a las diferentes ciudades y poblaciones que cubren las empresas que recorren las distintas rutas de las empresas que tienen como centro de operaciones en Bogotá la T.T.S.A., lo cual nos refleja un incremento de 86.129 pasajeros en comparación a la vigencia anterior, ya que en el 2005 se transportaron 9.369.527 viajeros.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital, a través del PNUD, con recursos del crédito BID 1385/OC-CO suscribió con la firma IC, Ingenieros Consultores Ltda. el contrato SUB-02012400011.con miras a “definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá, que incluye identificación de zonas y predios de la ciudad dentro de las cuales puedan desarrollarse, considerando las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y

operacional". El informe final fue entregado en el mes de Octubre de 2004, y como resultado del mismo, se hace la propuesta de ubicación de tres terminales satélites Norte, Oriente y Sur, los cuales se desprenden de los corredores norte, sur y oriente; contemplados en el mismo informe; definiendo en el 2004 el DAPD la ubicación de los predios requeridos para la construcción de los terminales satélites.

Con la construcción de los terminales satélites se busca ampliar la cobertura de movilización de los pasajeros que viajan por carretera, tomando en cuenta que de acuerdo con el informe de IC Ingenieros Consultores Ltda., actualmente solo se está cubriendo el 40% en la Terminal de Transporte, ya que de 25.000.000 de pasajeros que se transportan potencialmente cada año, solo se están transportando aproximadamente 10.000.000, desde la TTSA, por lo cual se busca mejorar la situación actual frente a la afectación de la movilidad vehicular, el aumento de tiempos de desplazamiento, la ocupación del espacio público, la inseguridad, la proliferación de paraderos y estacionamientos ilegales, el deterioro de la malla vial, el desaseo en vías y espacios públicos y el deterioro urbano.

Con la construcción de los terminales satélites se pretende beneficiar a la ciudad en los siguientes aspectos:

- Mayor movilidad: Gracias a la eliminación de las paradas de los vehículos intermunicipales en vía pública para recoger o dejar pasajeros, lo que conllevará que el tiempo de recorrido entre la Terminal central y la Satélite será menor.
- Menor deterioro de la malla vial: Debido a la reducción de los costos de mantenimiento, por el menor desgaste de la carpeta asfáltica, ocasionado por las constantes paradas de los vehículos intermunicipales.
- Reducción del número de buses que ingresan al centro de la ciudad y disminución en el impacto ambiental: En temporada alta, puentes festivos y cuando la demanda de pasajeros así lo amerite ya que las empresas tendrán la posibilidad de despachar de origen desde la Terminal Satélite del Sur.
- Mayor orden y seguridad para todos, debido a la no parada en las diferentes vías de la ciudad.

La construcción del Terminal Satélite del Sur se adelanta sobre el predio de propiedad de la Terminal de Transporte S.A., el cual está ubicado en la Calle 57 Q Sur No. 75 F 82 de Bosa y que de acuerdo con el avalúo efectuado por la firma Agustín Gutiérrez Martínez el 28 de Diciembre de 2005 tenía un valor a esa fecha de \$3.390.0 millones, con un área de 20.234,09M².

Antes de iniciar la construcción de la Terminal Satélite del Sur, la TTSA definió la construcción de una pantalla con miras a proteger las edificaciones de propiedad de las personas que van a colindar con la construcción que se adelanta y para que dichas edificaciones no se afecten por la vibración generada por el tráfico pesado debido al paso de flotas, colectivos y taxis que van a transitar en la sede del terminal satélite.

FOTO No.3
ESTADO DEL PREDIO ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA PANTALLA DE PROTECCIÓN



En la foto anterior se aprecia como la Terminal de Transporte S.A. comenzó la remoción de tierra para la construcción de la pantalla para proteger las viviendas aledañas a la zona de la obra.

FOTO No.4
ESTADO DE LA PANTALLA DE
PROTECCIÓN



En esta foto se aprecia el avance de la pantalla de protección construida por la TTSA, para lo cual fue necesario excavar 9,1 Mts. de profundidad; en tanto que la construcción del sótano de la edificación será aproximadamente de 4 Mts. de profundidad.

El IDU con miras a mitigar el impacto de la obra, por la construcción del terminal satélite de pasajeros del sur, en los residentes del barrio el Motorista de la localidad de Bosa, exigió que la T.T.S.A. adquiriera el predio contiguo al de la construcción, para que sirva como zona de acumulación y para que soportara parte de la estructura del puente peatonal que atravesará la Autopista Sur; dicho predio corresponde al denominado lote “El Recuerdo” con una extensión de 2.025 M² ubicado en la Cra 75 F No. 57 – N 73 Sur, por valor de \$481.1 millón, siendo suscrita por la Directora Técnica de Predios del IDU, el Representante Legal de la Terminal de Transporte y el señor Luís Eduardo Cantor Neuta la promesa de compraventa No. 310 del 28 de Noviembre de 2006, efectuándose el primer giro el 30 de Noviembre de 2006 por \$192.4 millones, correspondiente al 40% del valor del avalúo del predio; los otros pagos se efectuaron en el primer semestre de la vigencia 2007, previa entrega por parte de la Terminal de Transporte al DAPD de la formulación del Plan de Implementación, este mediante la Resolución 012 de 2006 adoptó la implantación de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur.

La Empresa terminal de transporte S.A., recibió de la Alcaldía Mayor de Bogotá el 15 de Diciembre de 2006 \$8.500.0 millones, los cuales constituyen una capitalización para la primera, cuyos recursos los tiene destinados la Terminal para la construcción de los Terminales Satélites de Pasajeros; dicho dinero está depositado en una cuenta de ahorros del Bancolombia.

Frente a la operación y servicios ofrecidos por la Terminal a los Transportadores durante la vigencia fiscal 2006, el comportamiento fue el siguiente:

- Mientras que en el año 2005 se presentaron 2.836 solicitudes de actualización y modificación del parque automotor, en el año 2006 se efectuaron 3.041, es decir que el aumento fue de 205 solicitudes, las que equivalen a un incremento del 7%.
- Durante la vigencia fiscal 2005, no se expedieron fichas de control vehicular, en tanto que en el 2006, se expedieron 2.456.
- En el año 2006 se expedieron 62 fichas para visitantes, con miras a efectuar un control sobre las personas que pasan a la zona operativa de la terminal, en tanto que en el 2005 no se expidió ninguna.
- Durante la vigencia 2006, la Terminal suscribió 224 convenios y contratos empresariales, mientras que en el 2005 se suscribieron 115, es decir que en el 2006 se suscribieron 109 contratos más de los suscritos en el 2005, lo que representa un incremento del 95%.
- Durante el año 2006, se brindó información e inducción sobre el Manual Operativo a 1.330 conductores, lo cual denota una disminución de 5.097 personas con respecto al año 2005, ya que en el 2006 se capacitaron 6.427 personas, lo que conlleva una disminución del orden del 79%; este manual va a ser cambiado por la TTSA durante el último bimestre del año 2007.

Igualmente en el curso de la vigencia 2006, se presentaron las siguientes estadísticas:

- Se efectuó un (1) reclamo por daño en vía e instalaciones locativas, disminuyéndose en un 95%, ya que durante el año 2005, se presentaron 19 reclamos.
- Se presentaron 305 errores en la elaboración de despachos, disminuyendo un 56%, teniendo en cuenta que en el 2005 se presentaron 687

- Hubo 8 agresiones verbales ó físicas a funcionarios, lo que implica un aumento del 100%, tomando en cuenta que durante el 2005 se presentaron 4 incidentes similares.
- Se presentaron 21 reclamos y quejas por atención deficiente, es decir que se incrementaron en un 250%, ya que en el año 2005 se presentaron 6 reclamos.
- Se efectuó la validación de 1.289 Tasas de Uso, correspondientes a cambios en la hora y/o fecha de salida del viaje, para el que se había pagado inicialmente; ya que durante el año 2005 se presentó esta situación en 1.630 ocasiones, lo cual conlleva a una disminución del 21 %.
- Se impusieron 88.806 comparendos educativos, por incumplimiento al Manual Operativo de la Terminal por los conductores de las diferentes empresas transportadoras, los cuales incrementaron en 8%, teniendo en cuenta que durante el 2005, se colocaron 82.207, es decir que se aumentaron 6.599 comparendos.
- Se colocaron 1.097 comparendos por evasión y elusión, teniéndose un incremento del 21%, ya que en el año 2005 se colocaron 906 comparendos por este concepto.
- Es importante anotar que durante el año 2006 viajaron desde la Terminal 9.455.656 pasajeros, lo cual nos da un promedio mensual de 787.971 pasajeros y de 25.906 pasajeros por día, esto nos muestra que se incrementó el número de pasajeros transportados durante el 2006 en el 0.9%, ya que durante el 2005 se transportaron 9.369.527 pasajeros..

Frente a las relaciones con los ciudadanos, se presentan las siguientes estadísticas, durante la vigencia 2006:

- Quejas y reclamos: 790
- Campaña de Vacunación: 49.419 personas vacunadas contra la fiebre amarilla y excepcionalmente contra el sarampión, labor que se realiza en coordinación con el Hospital de Fontibón, entidad con la que la Terminal tiene suscrito un contrato interadministrativo, el cual abarca los aspectos de vacunación y prestación de servicios de salud para los pasajeros, funcionarios de las empresas de transporte que laboran en la sede operativa y funcionarios de la Terminal.

- Derechos de Petición: en el curso de la vigencia 2006, se resolvieron 38 derechos de petición, de los cuales se respondieron 13 por la gerencia de Planeación y Control, 11 por la Secretaría General, 10 por la Gerencia Administrativa, 3 por la Gerencia Operativa y 1 por la oficina de servicio al ciudadano, los cuales tratan sobre temas muy diversos.
- Atención de Servicios Prehospitalarios: 4.020 personas que fueron atendidas por urgencias y emergencias médico asistenciales.
- Remisiones en ambulancia: 303 personas que presentaban cuadros de intoxicación por burundanga (escopolamina) y excepcionalmente pasajeros que llegan muy enfermos.
- Orientación y Remisión de personas desplazadas: 210 personas que fueron atendidas en coordinación con las empresas transportadoras y los comerciantes de la copropiedad de la terminal, para lo cual juega un papel muy importante la Pastoral Social de la Arquidiócesis de Bogotá; en este tema algunas ocasiones se presentan situaciones relacionadas con la trata de blancas.
- Atención a Menores: 540 menores que llegaron a Bogotá por haberse volado de sus hogares o haber sido traídos con engaños a la ciudad; la colaboración que se les presta a estos niños es en coordinación con otras entidades públicas.
- Servicio al Ciudadano: La Terminal de Transportes S.A. cuenta con el servicio de atención telefónica a la ciudadanía las 24 horas del día
- Es importante señalar que en el curso del primer trimestre la Veeduría Distrital efectuó la presentación del señor Santiago González Flechas como veedor ciudadano, para la Construcción del Terminal Satélite del Sur, quien ha asistido algunas ocasiones al sitio de construcción, sin efectuar observaciones al desarrollo de la obra; a ninguna de las otras dependencias de la Terminal se les ha efectuado veeduría ciudadana.
- Igualmente la Terminal de Transporte no realiza rendición de cuentas a la ciudadanía en forma independiente, sino que lo hace a través de la rendición que hace el Alcalde Mayor de Bogotá; lo anterior debido a que los viajeros llegan a la terminal unos minutos antes de la salida del bus respectivo y cuando llegan salen al poco tiempo hacia sus lugares de residencia.

3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES

Se tomó como muestra las cuentas de Efectivo, Deudores, inversiones, Propiedad Planta y Equipo, Otros Activos, Cuentas por Pagar Patrimonio, Ingresos y Gastos Administrativos. La evaluación a los Estados Contables con corte a 31 de diciembre de 2006 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.

Para obtener la evidencia de los Estados Contables, se efectuaron pruebas de cumplimiento y sustantivas, mediante la revisión documental, entrevistas, cuestionarios y confrontación de los saldos del balance general contra libros.

La entidad registra sus transacciones por el sistema de causación e involucra las diferentes áreas tales como: Contabilidad, Tesorería, Almacén, Oficina Jurídica, Planeación, Departamento de Bienes y Cartera.

El resultado de la auditoría realizada a los Estados Contables vigencia 2006 fue el siguiente:

3.3.1. Activos

3.3.1.1. *Efectivo*

La Sociedad a 31 de Diciembre de 2006 registró las siguientes subcuentas, las cuales reflejan la existencia en dinero efectivo y los dineros colocados a través de títulos valores:

CUADRO No. 7
SUBCUENTAS EFECTIVO

(Millones de pesos)

CÓDIGO	SUBCUENTA	SALDO
1105	CAJA	52
111005	BANCO CUENTAS CORRIENTES	100
111006	CUENTAS DE AHORRO	8.876
111008	CERTIFICADOS DE DEPÓSITO DE AHORRO A TÉRMINO FIJO	15.140

Fuente: Estados contables

1105 - Caja, La caja menor es constituida mediante resolución en la cual se fija su monto, los rubros del presupuesto y su respectivo responsable; se solicitaron los movimientos de los reintegros legalizados de Caja Menor durante la vigencia 2006 y se practicó una revisión selectiva a los soportes de pago, según comprobantes

de egreso números 31405 y 31433 del mes de octubre del año en estudio, sin encontrar observaciones.

1110 – Bancos, se registró un aumento en las cuentas bancarias debido a que se abrió una cuenta de ahorro exclusiva para consignar el valor de \$ 8.500 millones de recursos que fueron girados por la secretaría de Hacienda y destinados para la construcción de los terminales satélites.

De acuerdo al módulo Control de saldos bancarios en el programa de contabilidad PCT, el cual genera el Boletín de estado diario de tesorería, se evidenció que se lleva un buen control en el saldo de las cuentas bancarias como también la seguridad de estas.

Las Conciliaciones Bancarias se presentan al día, al realizar la reconciliación se pudo constatar que las diferencias presentadas entre los saldos reportados por tesorería y los extractos bancarios corresponden a notas debito y crédito y a cheques pendientes por cobrar. No hay observaciones.

1110 – Certificados de Depósito de Ahorro a Término Fijo; se evidenció que se tiene como política que las inversiones se realicen en entidades que estén calificadas en el Ranquín emitido por la Tesorería Distrital; de acuerdo a lo anterior se practicó una prueba selectiva y se revisó la calificación, comparándose contra la autorización de la Secretaría, sin encontrar observaciones. Para estas inversiones la Terminal de Transporte S.A., reconoce por el sistema de causación los ingresos provenientes de los rendimientos financieros mensualmente, calculados con la tasa nominal ofrecida por las entidades bancarias.

3.3.1.2. *Inversiones*

Las inversiones de la Terminal de Transporte S.A. están representadas en Bonos Públicos de Solidaridad por la Paz y en Otras Inversiones así

CUADRO No. 8
SUBCUENTAS INVERSIONES

CÓDIGO	SUBCUENTA	(Millones de pesos)	
		SALDO	
1203	DE RENTA FIJA		160.
1207	DE RENTA VARIABLE		1

Fuente: Estados contables

Esta cuenta expresa a diciembre 31 de 2006, recursos colocados en títulos valores o documentos financieros, nacionales, cuyo utilidad se encuentra predeterminado en sus condiciones contractuales, con el propósito de administrar su liquidez, como consecuencia de la suscripción convenida forzosa de bonos y

títulos emitidos por otros entes públicos, bien sea por iniciativa propia o por mandato.

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

3.3.1.3. Deudores

Esta cuenta se encuentra integrada por las deudas y/o derechos a favor de la sociedad presentando un saldo en el periodo auditado por valor de \$ 7.998 millones que refleja los siguientes saldos:

CUADRO No. 9
SUBCUENTAS DEUDORES

(Millones de pesos)

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
1407	PRESTACION DE SERVICIOS	41
1420	AVANCES Y ANTICIPOS ENTREGADOS	6.594
1422	ANTCIPOS SALDOS A FAVOR POR IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES	968
1425	DEPOSITOS ENTREGADOS	18
1470	OTROS DEUDORES	376
1470	DEUDAS DE DIFÍCIL COBRO	628
1480	PROVISION PARA DEUDORES	-628

Fuente: Estados contables

1420 – Avances y anticipos entregados: es el valor más representativo de esta cuenta, representa un incremento de 393,91%, con respecto al año anterior que en cifras equivale a \$ 6.524 millones, que corresponde al pago del primer anticipo de los contratos de construcción e interventoría de la obra de la Terminal Satélite del Sur realizada en diciembre de 2006 como se muestra en el Cuadro No. 10, “avances y anticipos entregados” y revisados los soportes de dichos anticipos se constató que cumplieron de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Decreto 2170 de 2002, del anticipo en la contratación, que establece que el manejo de los recursos entregados al contratista a título del anticipo en aquellas contrataciones cuyo monto sea superior al 50% de la menor cuantía a que se refiere el literal a) del numeral 1 del artículo 24 de la Ley 80 de 1993, deberá manejarse en cuentas separadas a nombre del contratista. Los soportes de estos anticipos se encuentran en los papeles de trabajo

CUADRO No. 10
AVANCES Y ANTEQUISOS ENTREGADOS

Contrato Nro	Beneficiario	Objeto	Valor Contrato	Valor anticipo	% Anticipo	Amortización	Saldo por amortizar
TT-49/2005	Compañía de Construcción e Ingeniería CCI Ltda.	Demarcación con pintura en las plataformas de ascenso y descenso de pasajeros en los puestos de control	8.548.848,00	4.245.640,00	50%	4.245.640,00	0,00
TT-61/2005	Sandra Yaneth Narváez Gaitán	Compra adornos navideños Incluyendo Instalación	9.465.000,00	4.079.740,00	50%	4.079.740,00	0,00
TT-74/2006	Laverdier Ltda.	Evento de fin de año para los trabajadores de la TTSA	10.156.960,00	4.378.000,00	50%	4.378.000,00	0,00
TT-50/2005	Hidromecánicas Ltda.	Construcción módulo de excretas y planta de tratamiento de aguas residuales en la zona operativa	169.326.416,00	67.458.510,00	40%	67.458.510,00	0,00
TT-67/2005	Ambiestruc Constructores y Consultores Ltda.	Construcción e instalación de caseta de control de la Av. Boyacá	9.486.624,00	4.724.096,00	50%	4.724.096,00	0,00
TT-70/2005	Ingeniería de Vías S.A.	Rehabilitación parqueaderos operacionales modulo amarillo, verde y obras complementarias	1.561.507.707,00	780.753.853,50	50%	780.753.853,50	0,00
TT-63/2006	Esparza Ingeniería Ltda.	Adecuación de baños de los módulos amarillo y rojo de la zona operativa	130.615.800,00	52.246.320,00	40%		52.246.320,00
TT-80/2006	Concreto S.A.	Construcción 1ra etapa Terminal satélite del sur	15.963.666.325,00	6.385.466.530,00	40%		6.385.466.530,00
TT-59/2005	A.C.I. Proyectos S.A.	Interventoría para la rehabilitación parqueadero contrato 70/2005	141.300.000,00	36.543.104,00	30%	36.543.104,00	0,00
Conv-02/2005	Universidad Nacional de Colombia	Interventoría elaboración de estudios y diseños Terminal del sur	84.159.600,00	25.247.880,00	30%	25.247.880,00	0,00
Conv-08/2006	Universidad Nacional de Colombia	Interventoría contrato 50/2005 construcción módulo de excretas y planta de tratamiento de aguas residuales	16.772.473,00	3.354.495,00	20%	3.354.495,00	0,00
TT-23/2006	José Fernando Quesada Vanegas	Proceso de pertenencia Rápido Duitama	20.000.000,00	8.000.000,00	40%		8.000.000,00
TT-70/2006	José Fernando Quesada Vanegas	Continuación proceso de deslinde y amojamiento No 1998-011 de juzgado 40 civil del círculo de Bogotá	18.000.000,00	7.000.000,00	Cláusula Octava No. 1 del contrato		7.000.000,00
TT-79/2006	Payc S.A.	Interventoría contrato 80 de 2006 construcción etapa 1 terminal satélite del sur	804.697.058,00	138.740.872,00	20%		138.740.872,00
OS-90/2006	Nadia Catherine Gómez Alvarado	Asesoría para aspectos arquitectónicos, técnicos y urbanísticos para resolución 995 de diciembre 26 de 2005	6.000.000,00	3.000.000,00	50%		3.000.000,00
			18.953.702.811,00	7.525.239.040,50		930.785.318,50	6.594.453.722,00

Confrontados los soportes y los registros contables de los libros versus libro mayor y balances, el saldo de esta cuenta es consistente.

3.3.1.4. Propiedad Planta y Equipo

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

El saldo que presenta esta cuenta a 31 de diciembre de 2006, ascendió a \$13.202 millones y representa el 15.60 % del total del activo y esta representado en las siguientes cuentas:

CUADRO No. 11
SUBCUENTAS PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO

CODIGO	SUBCUENTA	(Millones de pesos)	SALDO
1605	TERRENOS		7.237
1615	CONSTRUCCIONES EN CURSO		1.524
1640	EDIFICACIONES		3.844
1643	VIAS DE COMUNICACIÓN Y ACCESO		7.727
1645	PLANTAS DUCTOS Y TUNELES		140
1650	LINEAS Y CABLES DE TELECOMUNICACIONES		429
1655	ARMAMENTO DE VIGILANCIA		80
1655	MAQUINARIA Y EQUIPO		250
1655	EQUIPO DE AYUDA AUDIOVISUAL		37
1665	MUEBLES Y ENSERES Y EQUIPO DE OFICINA		408
1670	EQUIPO DE COMPUTACION Y COMUNICACION		3.148
1675	EQUIPO DE TRANSPORTE		72
1685	DEPRECIACION ACUMULADA		-5.368
1686	AMORTIZACION ACUMULADA – VIAS DE COMU.		-6.329

Fuente: Estados contables

1615 – Construcciones en curso: Este valor corresponde al diseño, asesorías, gastos legales e impuestos. Esta cuenta se incrementó en un 213%, lo cual fue originado por el proyecto de la Terminal Satélite del Sur.

Para efectos de la depreciación de la propiedad planta y equipo, la Terminal de Transporte S.A. utiliza el sistema de línea recta, aplicando la vida útil establecida a nivel comercial y en razón a lo anterior se le realizaron pruebas sobre el cálculo de las depreciaciones hechas durante la vigencia de la auditoria.

3.3.1.5. Otros Activos.

El saldo de esta cuenta a 31 de diciembre d 2006 es de \$ 38.887 millones, que se encuentra integrado por las siguientes subcuentas:

CUADRO No. 12
SUBCUENTAS OTROS ACTIVOS

(Millones de pesos)

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
1905	MATENIMIENTO	2
1910	CARGOS DIFERIDOS	34
1920	BIENES ENTREGADOS A TERCEROS	3
1925	AMORTIZACION ACUMULADA BIENES ENT	-1
1970	INTANGIBLES	827
1975	AMORTIZACION ACUMULADA INTANGIBLES	-505
1999	VALORIZACIONES	38.887

Fuente: Estados contables

1970 – Intangibles: Esta es la subcuenta más representativa por medio de la cual se registran los valores correspondientes a las licencias y el software del equipo de cómputo de propiedad de la Terminal de transporte S.A.,

1975 – Amortización acumulada intangibles: Reconoce la amortización y los ajustes por inflación de los intangibles de acuerdo a la circular No. 056 de febrero de 2004

1999 – Valorizaciones: De acuerdo a las notas de carácter específico a los estados financieros, esta cuenta registra los valores originados por la diferencia entre el valor del avalúo comercial, con criterio y normas de reconocido valor técnico, y el valor neto en libros o costo de los mismos. La sociedad dio cumplimiento a lo estipulado en la circular externa No. 060 del 19 de diciembre de 2005 de la C.G.N.

Estas subcuentas fueron examinadas y conciliadas con los libros de contabilidad encontrándose correctos sus registros a diciembre de 2006.

3.3.2. Pasivos

3.3.2.1. Cuentas por Pagar.

En esta cuenta se encuentran registradas las obligaciones de la empresa por concepto de causaciones de facturas o cobros y las obligaciones tributarias que se generaron en el período auditado, presentando un saldo a 31 de diciembre de \$9.354 millones por los siguientes conceptos:

CUADRO No. 13
SUBCUENTAS CUENTAS POR PAGAR

(Millones de pesos)

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
2401	ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	152
2425	ACREEDORES	237
2436	RETENCIÓN EN LA FUENTE - IMPUESTO DE TIMBRE	38
2437	RETENCIÓN DE IMPUESTO DE I.C.A	3
2440	IMPUESTOS CONTRIBUCIONES Y TASAS	346
2450	AVANCES Y ANTICIPOS RECIBIDOS	8.566
2455	DEPOSITOS RECIBIDOS PARA TERCEROS	8

Fuente: Estados contables

2450 – Avances y anticipos recibidos; Esta es la cuenta mas representativa ya que se ve afectada al registrar la contrapartida de los recursos recibidos por la Alcaldía mayor de Bogotá para la futura suscripción de acciones por valor de \$ 8.500 millones de pesos. Esta transferencia de fondos se confirmó por medio del oficio 2006ER107154 de la Secretaría de Hacienda Distrital.

3.3.2.2. Obligaciones Laborales.

En esta cuenta se encuentran registradas las obligaciones a favor de los trabajadores en virtud de las normas legales del derecho adquirido.

CUADRO No. 14
SUBCUENTAS OBLIGACIONES LABORALES

(Millones de pesos)

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
2505	CESANTIAS	152
2505	INTERESES DE CESANTIAS	237
2505	VACACIONES	38.
2505	PRIMA DE VACACIONES	3

Fuente: Estados contables

Estas subcuentas fueron conciliadas con los libros de contabilidad encontrándose correctos sus registros a diciembre de 2006.

3.3.2.3. Otros Pasivos

En esta cuenta se encuentra registradas las subcuentas del pasivo estimado así:

**CUADRO No. 15
SUBCUENTAS OTROS PASIVOS**

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO	(Millones de pesos)
2505	CESANTIAS	152	
2505	INTERESES DE CESANTIAS	237	
2505	VACACIONES	38	
2505	PRIMA DE VACACIONES	3	

Fuente: Estados contables

Aquí se representa el valor estimado y provisionado por la sociedad para atender las obligaciones tributarias que se hacen exigibles en el año siguiente incluido el 10% de la sobretasa de renta y la provisión para prestaciones sociales durante el primer semestre del año

3.3.3. Patrimonio

A 31 de diciembre de 2006 el patrimonio de la Terminal de Transporte S.A., está conformado por \$72.503 millones, el cual registró un incremento del 6% con relación al año anterior; el saldo de esta cuenta se encuentra distribuido así:

**CUADRO No. 16
SUBCUENTAS PATRIMONIO**

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO	(Millones de pesos)
3204	CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO	8.759	
3210	PRIMA EN COLOCACION DE ACCIONES	3.865	
3215	RESERVAS	17.538	
G Y P	UTILIDAD DEL EJERCICIO O PERDIDA	3.814	
3225	UTILIDAD DEL EJERCICIO ANTERIOR	0	
3240	SUPERAVIT POR VALORIZACION	38.526	
3245	REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO	0	

Fuente: Estados contables

3204 – Capital suscrito y pagado: Esta subcuenta registra el valor del capital suscrito de la sociedad y su variación se debe a la capitalización de la revalorización del patrimonio.

3245 – Revalorización del patrimonio: Registra un valor cero debido a la capitalización aprobada por la Asamblea General de Accionistas dando cumplimiento a las normas emitidas por la Contaduría General de la Nación; de acuerdo a lo anterior el capital social se incrementó en \$ 7.815 millones y este acto se protocolizó mediante Escritura Pública 1447 de agosto 11 de 2006.

3.3.4. Ingresos

Los ingresos operacionales de la Terminal de Transporte S.A. para el año en estudio fueron de \$15.316 millones, con un incremento del 8% con respecto al período de 2005, y están representados así:

CUADRO No. 17
SUBCUENTAS INGRESOS

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO	(Millones de pesos)
4330	TARIFAS CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO	13.440	
4330	ARRENDAMIENTOS	1.850	
4810	PERMISO INGRESO VEHICULOS	24	

Fuente: Estados contables

4330 – Registra el valor recibido por las tasas del de uso pagadas a través de las empresas de transporte intermunicipal y representa el 88% del total de los ingresos operacionales.

3.3.4.1. Arqueos Tasas de Uso

3.3.4.1.1. Arqueo de Caja Realizado por la Auditoría Interna del TT S.A.

Ante la solicitud verbal del 2 de octubre de 2006, por parte del Grupo de Auditoría, la Terminal de Transporte S.A., hizo entrega de Trece (13) actas de arqueo de caja, realizadas a las Cajas de Recaudo de Tasas de Uso y (3) actas de arqueo a la caja fuerte de las cajas.

Las actas de arqueo son las siguientes:

CUADRO No. 18
ARQUEOS DE CAJA REALIZADOS DURANTE EL AÑO 2006,
POR LA AUDITORIA INTERNA DEL TERMINAL DETRANSPORTE S.A.

FECHA	HORA INICIO	HORA TERMINA	RESPON.	AUDITOR	DINERO ARQUEADO	OBSERVACION
07-02-06	10.30 a	11.00 p	Fernando Santamaría	Martha Santos	13.200.000	
07-02-06	12.05 p	12:20 p	Fernando Santamaría	Martha Santos	13.200.000	
07-02-06	11.05 a	11:55 a	Sidmey Avila	Martha Santos	16.159.700	Sobrante \$ 2.400
09-02-09	5.30 a	6.20 a	Francisco Farfán	Martha Santos	14.387.100	Sobrante \$ 3.600
09-02-06	6.30 a		Francisco Farfán	Martha Santos	2.409.200	Caja fuerte

FECHA	HORA INICIO	HORA TERMINA	RESPON.	AUDITOR	DINERO ARQUEADO	OBSERVACION
09-02-06	6.39 a	7.00a	Manuel Rodríguez	Martha Santos	2.575.400	Faltante . 200
31-03-06	11.00 a	12.30	Manuel Rodríguez	Martha Santos	29.624.350	Sobrante \$250
31-03-06	10.00 a	10.45 a	Manuel Rodríguez	Martha Santos	7.046.100	
13-06-06	10.30 p		Fernando Santamaría	Martha Santos	5.100.000	Caja fuerte
13-06-06	10.45 p	11.15 p	Fernando Santamaría	Martha Santos	10.717.700	Sobrante \$700
13-06-06	11.20 p	12.04	Sidmey Avila	Martha Santos	4.284.200	Sobrante \$100
13-06-06	3.00 p	5.00 p	Jorge Marín	Martha Santos	9.933.850	Sobrante \$600
14-06-06	8.05 a	9.10 a	Manuel Rodríguez	Martha Santos	5.948.450	Sobrante \$1.850
14-06-06	9.15 a	9.30 a	Manuel Rodríguez	Martha Santos	2.106.700	
14-06-06	9.40 a	10.40 a	Francisco Farfán	Martha Santos	17.861.700	
14-06-06	10.50 a		Francisco Farfán	Martha Santos	16.974.300	Caja fuerte

Fuente. Terminal de Transporte S.A. Documentación entregada por la Auditoría Interna

Del estudio efectuado a las Actas de Arqueo de Cajas, se observó:

Se realizaron 13 arqueos en la caja de oficina de recaudos, de los cuales el 40% (7) de los arqueos existen sobrantes por un valor de \$9.600 y en el 10% (1) arqueo existe un faltante por valor de \$200

De acuerdo a lo anterior se concluye que aunque existen controles en el sistema utilizado para el recaudo de tasas de uso a través de Cajas de Recaudo, se evidencia falencias al momento del arqueo (existencia de faltantes en el 10% de los arqueos realizados y de sobrantes en el 40% de los arqueos realizados).

3.3.4.1.2. Arqueos realizados por la Contraloría de Bogotá

En desarrollo del programa de auditoría de la Línea Tasas de Uso, la Contraloría de Bogotá, realizó un arqueo de caja de recaudo de tasas de Uso, el cual se efectuó el día 01 de octubre de 2006, a las Caja No. 1 presentando un resultado favorable al arqueo.

3.3.4.1.3. Hallazgo Administrativo

En la visita realizada a las cajas para verificar el proceso de la venta de TUT en Cajas de Recaudo, se evidenció que aunque se cuenta con un sistema de niveles

de seguridad adecuado, el control realizado mediante el procedimiento de arqueo de caja, a las cajas de recaudo, por parte de la Auditoría Interna del TT S.A. no fue realizado en forma periódica, por que sólo se realizaron en el 25% de los meses del año. Por lo tanto se configura hallazgo administrativo, que debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.3.5. Gastos

Las cuentas que se ven reflejadas a continuación corresponden a la adquisición de bienes y servicios en cumplimiento de la operación y funcionamiento de la entidad y se clasifican en administrativos y operativos. Se tomó una muestra de órdenes de pago, las cuales aparecen debidamente registradas, por lo cual su saldo es consistente.

3.3.5.1. Gastos Administrativos

Esta cuenta registra el valor por los conceptos de la remuneración pagada por la prestación de los servicios de los empleados, los gastos necesarios en desarrollo del objeto social, impuestos, tasas, los valores aprovisionados por concepto de deudas de difícil cobro, compromisos tributarios, el desgaste de los bienes depreciables por uso y la amortización de los gastos pagados por anticipado. El valor de los gastos administrativos para el año en estudio fue de \$ 3.541 millones y están representados así:

CUADRO No. 19
SUBCUENTAS GASTOS

(Millones de pesos)

CÓDIGO	SUBCUENTA	SALDO
5101	SUELDOS Y SALARIOS	1.553
5102	CONTRIBUCIONES IMPUTADAS	21
5103	CONTRIBUCIONES EFECTIVAS	263
5104	APORTE SOBRE NOMINA	57
5111	GENERALES	902
5120	IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES Y TASAS	217
5304/30/45	PROVISIONES, DEPRECIACIONES Y AMORT	525

Fuente: Estados contables

3.3.5.2. Gastos Operativos

En esta cuenta muestra los costos en que incurrió la entidad, originados en la prestación de los servicios de la Terminal de Transporte terrestre por un valor de \$8.069 millones los cuales se distribuyen así:

**CUADRO No. 20
SUBCUENTAS COSTOS**

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO	(Millones de pesos)
740502	GENERALES	3.889	
740503	SUELDOS Y SALARIOS	2.077	
740505	CONTRIBUCIONES EFECTIVAS	262	
740506	APORTES SOBRE LA NOMINA	141	
740507	DEPRECIACION Y AMORTIZACION	1.321	
740508	IMPUESTOS	377	

Fuente: Estados contables

Se tomó como muestra las órdenes de pago del mes de julio de 2006, realizando su respectiva evaluación las cuales aparecen debidamente registradas, por lo cual su saldo es consistente. Sin embargo se evidenció que la parte de los soportes para pagos a personas naturales no aparece el soporte de pago de salud como fue en los comprobantes de egresos números 30899, 30919, 30934, 30922, 30968, 30966 y 30964.

3.3.6. Control interno contable

En concordancia con el Plan de Auditoria Contable, lo señalado en la Circular 042 del 23 del agosto de 2002 expedida por el Contador General de la Nación y teniendo en cuenta que no es obligatorio para esta entidad, sin embargo se realizó la evaluación al sistema de control interno contable a la Empresa del Terminal de Transporte a 31 de diciembre de 2006; obteniendo la siguiente información:

**CUADRO No. 21
CONTROL INTERNO**

FASES	CALIFICACIÓN
AMBIENTE DE CONTROL	4.28
ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO	4.23
OPERALIZACION DE LOS ELEMENTOS	4.07
DOCUMENTACIÓN	3.85
RETROALIMENTACIÓN	4.50
TOTAL	4.19

Elaboró: Equipo Auditor.

3.3.6.1. Fase de Ambiente de Control

El desarrollo de esta fase otorgó una conciencia de autocontrol influyendo así en la planeación, la gestión y en los procesos de mejoramiento, lo cual mantuvo al departamento orientado hacia el cumplimiento de su misión, manteniendo así el compromiso y transparencia para el mejoramiento del área.

El estado de componentes Principios y Valores, Compromiso y respaldo de las directivas, cultura de autocontrol y cultura de diálogo, se evidencia que es alto, generando así un buen clima laboral dentro de la entidad

El personal con que cuenta la oficina de Contabilidad está conformada por ocho funcionarios, responsables del proceso de registro de todos los hechos económicos y financieros de la entidad.

3.3.6.2. Fase de Administración del riesgo Contable y Financiero

Para la vigencia de 2006 existe el mapa de riesgo – Proceso financiero, el cual fue presentado al grupo auditor; se observó que la evaluación objetiva y oportuna de los riesgos va acompañada de la fijación de responsabilidades de cada uno de los funcionarios, notándose así la interacción entre ellos en el proceso y el autocontrol

3.3.6.3. Fase de Operacionalización de los elementos

El área de contabilidad para la vigencia del 2006 está conformaba por el Jefe Financiero, el Contador Público, cuatro Analistas Financieros, el Tesorero y un Auxiliar de recaudos; existe el Manual de Procesos y Procedimientos, el cual actualmente esta siendo actualizado, igualmente se evidenció que de éste tienen conocimiento los funcionarios para el cumplimiento de sus tareas, para que sirva de apoyo para la toma de decisiones a las directivas.

Para el registro de los hechos económicos, y financieros se cuenta con un nuevo Software (PCT) existiendo así un Sistema de Información y comunicación Integrado entre las diferente áreas el cual no esta funcionando completamente.

3.3.6.3.1. Hallazgo Administrativo

La entidad realizó toma física de sus bienes a 31 de diciembre de 2006, como se observa en el informe de Almacén y Contabilidad con el cual se revisaron selectivamente los inventarios físicos de bienes de propiedad de la entidad, con el fin de verificar su existencia, , encontrándose lo siguiente:

- Hay diferencia en los informes detallados de propiedad planta y equipo presentados en la cuenta anual, respecto a los saldos contables a 31 de diciembre de 2006, como se pudo evidenciar al comparar los saldos de los informes de inventarios con los saldos contables presentados en el balance general.

- Se evidencio en la visita realizada al almacén general de la entidad el día 17 de septiembre de 2007, que el control de inventarios de activos fijos se lleva manualmente. El día 18 de septiembre del año en curso dicha observación se confirmó, ya que el señor almacenista informó, como consta en el acta de visita fiscal levantada por la Contraloría, que el inventario se lleva a esta forma a pesar de que el Software PCT entró en funcionamiento desde octubre de 2005 y a la fecha todavía este modulo no esta integrado.

En conclusión, el Sistema de Control Interno Contable presenta algunas inconsistencias susceptibles de mejorar como es el caso de la integración de los sistemas de información para que se de cumplimiento con los principios de confiabilidad y utilidad pública de que habla el Plan General de Contabilidad pública , la Directiva Presidencial 001 de 1999 de la Presidencia de la República y con lo señalado en el punto 1) y 2) del numeral 4.10.1.3., Informes a emitir para formalizar el proceso de toma física en la entidad – Inventario Físico, de la Resolución No. 01 del 20 de septiembre de 2001 “Manual de Procedimientos Administrativos y Contables para el Manejo y Control de los Bienes en los Entes Públicos del Distrito Capital”. Por lo tanto se configura hallazgo administrativo, que debe ser incluido en el plan de mejoramiento.

3.3.6.4. Fase de Documentación

El desarrollo de esta fase, le garantiza a la entidad contar con la memoria contable idónea para la toma de decisiones en razón a que el área mantiene un archivo documental de los estados contables apoyados y soportados en los libros oficiales y auxiliares de contabilidad.

3.3.6.5. Fase de Retroalimentación

En el área recontabilidad se verificó el cumplimiento a los planes de mejoramiento suscritos por la Contraloría de Bogotá, verificando y teniendo en cuenta las acciones correctivas de cada actividad.

Con relación al estado de cumplimiento de las actividades establecidas en el numeral 5 de la Circular Externa 042 de 2001, expedida por el Contador General de la Nación, referente a:

- La existencia y cumplimiento de políticas y planes sobre necesidades de información presupuestal, contable y financiera por parte de la entidad.

La sociedad se rige por el Plan de Contabilidad Pública en lo contable y en la contratación por la Ley 80 de 1993. Se tiene la política de reunirse periódicamente para revisar sus procesos.

Se comprobó la existencia de los Libros de Contabilidad debidamente registrados en la Cámara de Comercio como lo establece la norma, al igual que los documentos fuente o soporte y la fecha a la cual se lleva el registro en los libros principales y auxiliares de las operaciones de la entidad, en el momento de la verificación. La existencia de políticas de seguridad sobre el manejo de copias de respaldo de la información en lugar distinto a la sede de la entidad.

- Determinación de planes de trabajo y procedimientos específicos que permitan la eficiencia de los flujos de información desde los procesos proveedores hacia el Proceso de Contabilidad en forma oportuna.

- Verificación de la causación oportuna de ingresos, gastos y costos, según la naturaleza del ente público.

Respecto a los ingresos, gastos y costos generados en las operaciones financieras realizadas por la sociedad, se realiza la conciliación entre las diferentes áreas.

- La existencia y efectividad de procedimientos administrativos para establecer la responsabilidad de registrar los recaudos generados, la elaboración oportuna de informes relacionados, la autorización de los soportes por funcionarios competentes, manejo de cajas menores o fondos rotatorios y sus respectivos arqueos periódicos y la oportunidad en la legalización de los avances.

La Sociedad cuenta con los manuales de funciones y procedimientos, donde se encuentran claramente definidas las funciones de cada uno de los funcionarios y sus competencias, así como los procesos para cada dependencia.

La Sociedad cuenta con una Caja Menor debidamente constituida y para verificar su administración, se realizaron pruebas selectivas a las órdenes de pago de sus reembolsos que se realizaron durante la vigencia 2006.

- Establecimiento de las conciliaciones de saldos del Disponible e Inversiones, entre las áreas de contabilidad y tesorería, examinar los tiempos de respuesta y oportunidad en la entrega de la información.

Los saldos del disponible e inversiones de acuerdo con las pruebas de auditoría realizadas, fue conciliado mensualmente entre las áreas de tesorería y

contabilidad, con el fin de determinar diferencias y al final de la vigencia mostrar los saldos reales.

- Verificación, si es el caso, de la existencia de mecanismos de control para la colocación y redención de Inversiones y sus actividades relacionadas.

Se pudo establecer que el área de tesorería en el manejo de las inversiones se rige por el Ranking del sector Financiero Colombiano, dando cumplimiento a la circular Externa 019 de noviembre de 1997, expedida por la Contaduría General de la Nación.

- Establecimiento de medidas para la salvaguarda de los activos fijos; realización periódica de toma física de inventarios y conciliación de saldos con la Contabilidad.

Se pudo establecer que los bienes de propiedad de la entidad se encuentran amparados mediante pólizas.

- Medidas de protección para la guarda y custodia de los activos, títulos valores, 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, se observó que cuenta con un sistema adecuado de seguridad, para la custodia y guarda de cheques, sellos y protectores.

- Existencia y funcionalidad de procedimientos para la elaboración, revisión y depuración oportuna de las conciliaciones bancarias que implique control sobre la apertura y funcionamiento de cuentas bancarias y/o de ahorros.

Se reconciliaron las cuentas bancarias a 31 de diciembre de 2006, con el fin de determinar sus partidas conciliatorias que en su mayoría corresponden a cheques pendientes de cobro y notas bancarias. La entidad concilia mensualmente y compara sus saldos entre las áreas de tesorería y contabilidad.

- 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 Bienes y Cartera controla y verifica la existencia de los bienes inmuebles y la oficina del almacén practicó la toma física de los bienes muebles.

- 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.

Se pagan y registran los pasivos de la entidad y se tiene un adecuado control sobre los mismos.

El área de contabilidad, es la encargada de registrar, consolidar y controlar los registros de las cesantías y los intereses, de acuerdo con el módulo PCT, los registros se realizan con base en la información reportada por el área de recursos humanos.

Con respecto a las pensiones de jubilación y operaciones de crédito público y manejo de deuda, la sociedad no maneja este tipo de operaciones.

- 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.

La sociedad tiene un Plan de Compras de acuerdo con las necesidades de cada una de las dependencias.

- Indicar el sentido del último dictamen sobre el Balance General de la entidad por parte de la Contraloría respectiva y/o el revisor fiscal, si lo hubiere.

Los Estados Contables del Terminal de Transporte S.A., correspondientes a la vigencia 2005, fueron dictaminados razonablemente, excepto por las observaciones formuladas por este ente de control en el mes de diciembre de 2006.

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 punto 1, adjuntos a este dictamen, tomados fielmente de los libros y preparados de conformidad con normas impartidas por la Contaduría General de la Nación, aplicadas de manera uniforme con el año anterior presentan razonablemente la situación financiera de la Terminal de Transporte S.A. al 31 de diciembre de 2005 y 2004, los resultados de sus operaciones los cambios en el patrimonio de los accionistas y los flujos de efectivo de año los años terminados en esas fechas."

- Verificar la respuesta oportuna a los requerimientos realizados por la Contaduría General de la Nación durante la vigencia 2005.

De acuerdo con lo expuesto por el Departamento de Contabilidad para la vigencia del 2006 no hay requerimientos por parte de la Contaduría General de la Nación.

En conclusión analizados, evaluados y validados los resultados de los cuestionarios aplicados al área de contabilidad en la Terminal de Transporte S.A., se obtuvo una calificación de 4.19, que lo coloca en un nivel de Excelente de confiabilidad de su sistema de control interno y que a su vez califica este sistema de información como de bajo Riesgo.

3.3.7. Saneamiento Contable

De acuerdo con lo expuesto en las Notas a los Estados Contables: *“La Terminal de Transporte S.A., continuó con el proceso de saneamiento contable, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 716 de 2001, el Decreto Reglamentario 1282 de 2002, el Decreto 1914 de 2003, Ley 901 de 2004, Ley 998 de 2005 y demás normas reglamentarias expedidas por la Contaduría General de la Nación,”* para lo cual adelantó durante la vigencia del 2006 un avance del 100% del proceso de saneamiento contable y con el fin de la presentación de los Estados Financieros con cifras razonables, totalmente depuradas para que sirvan de herramienta para la toma de decisiones, la entidad efectuó las siguientes actividades:

- Creación del Comité Técnico de Saneamiento Contable en septiembre de 2002 aprobado mediante Acta de Junta Directiva No 11 del 19 de Septiembre de 2002.
- Se identificaron como rubros objeto de saneamiento: - Bienes Inmuebles donde se adelanto el estudio de títulos y legalización por medio de escritura publica de algunos bienes inmuebles registrados en cuentas de orden, - Cartera de difícil cobro donde de 10 millones se recuperó \$1. millón y al saldo se le dio el trámite establecido en las normas de saneamiento para proceder a su castigo contra la provisión del 100%, - Obligaciones con más de un año de vencidas (Pasivos), aquí se presentó a la Asamblea General el saldo de dividendos decretados con utilidades del año 2000 por valor de \$56 millones de los accionistas que no se habían cobrado, con el objeto de aprobar su capitalización, donde la Asamblea General de Accionistas le pidió a la Terminal solicitar concepto técnico contable a la Contaduría General de la Nación, a la Distrital de Contabilidad Pública y a la Revisoría Fiscal de la Sociedad, si era procedente o no su reclasificación; así Sociedad adelanto la solicitud de los respectivos conceptos los cuales fueron allegados y analizados por el área financiera de la Terminal, donde

se decidió mantener su registro hasta la liquidación de la sociedad y el ultimo rubro las obligaciones con mas de un año vencidas desde 1984 en donde se cancelaron registros por valor de \$9 millones teniendo en cuenta que existen los respectivos comprobantes de pago y actas de liquidación de los contratos que generaban esta obligación a diciembre de 2003.

- Reglamento Interno del Comité Técnico de saneamiento Contable.

A la fecha no hay situaciones de omisión o irregularidades respecto a deberes y responsabilidades de los trabajadores de la Terminal de transportes S.A., en el proceso de saneamiento contable.

En conclusión la Terminal de Transporte S.A. adelantó en un 100% su proceso de saneamiento contable.

3.4. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN

De un total de 211 contratos suscritos en el año 2006, por un valor de \$23.450.7 millones, de los cuales seis (6) corresponden a contratos de obra por valor de \$19.839.6 millones y 205 corresponden a contratos de prestación de servicio, suministro, seguros y compraventa por valor de \$3.611.2 millones; se tomó una muestra representativa de 14 contratos de prestación de servicio, suministro, seguros y compraventa por valor de \$2.092.8 millones, equivalente al 58% y cuatro (4) contratos de obra por valor de \$16.911.5 millones que corresponde al 99,7% del valor total de contratos de obra, encontrándose:

3.4.1. Contratos de Obra

En relación con los contratos de obra y su correspondiente interventoría que para la vigencia de 2006 alcanzaron un valor total de \$16.966.6 millones, correspondientes a seis (6) contratos, el Equipo Auditor tomó una muestra representativa de cuatro (4) contratos por valor de \$16.911.5 millones que representan el 99,7% de su valor. Evaluados los aspectos técnicos, legales, ambientales y administrativos, a continuación se presentan los aspectos más relevantes en términos de observaciones y hallazgos encontrados.

Contrato TT-80 de 2006

Mediante Decreto 359 de 29 de septiembre de 2005 de la Alcaldía Mayor de Bogotá se declara la urgencia, por razones de utilidad pública e interés social, en la adquisición de los inmuebles o zonas de terreno requeridos para la ejecución de los proyectos de Terminales Satélites, descritos en los planos y estudios adelantados por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

A través de Resolución No. 012 de enero 2 de 2006 el Departamento Administrativo de Planeación Distrital resuelve adoptar el plan de implantación del Terminal Satélite de Pasajeros del Sur, localizado en el predio con nomenclatura urbana Calle 57 Q Sur No. 75 F-82 de Bogotá D.C.

Con Resolución No. 06-3-0515 de septiembre 20 de 2006 la Curaduría Urbana No. 3 concede licencia de urbanismo, autorización para la ejecución de obras y licencia de construcción para el desarrollo urbanístico denominado Terminal Satélite de Pasajeros del Sur.

El Terminal de Transporte S.A., con Resolución No. 43 de septiembre 21 de 2006 reconoce el pago de las expensas correspondientes al valor de las licencias de construcción en la modalidad de obra nueva, para la construcción de la Terminal Satélite del Sur por la suma de \$108.1 millones.

Mediante Resolución No. 47 de septiembre 30 de 2006 la entidad ordena la apertura de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, cuyo objeto es contratar, por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste, la construcción de la Primera Etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones.

Con Resolución No. 54 de diciembre 4 de 2006 se resuelve adjudicar el contrato objeto de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, de la Sociedad Terminal de Transporte S.A., al proponente CONCONCRETO S.A.

Para el Contrato TT-80 DE 2006 se definió como objeto: *“Construcción por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, en especial con las establecidas en el Capítulo 4 y numeral 1.23 y los respectivos adendas, documentos que hacen parte integral del presente contrato.”*

Se estipuló un plazo de trescientos (300) días calendario, contados a partir de la suscripción del acta de iniciación entre el contratista y el interventor. Su vigencia será igual a la duración del contrato más ciento veinte (120) días calendario más.

Inicialmente el valor del contrato se estableció en la suma de \$15.963.7 millones. Así mismo, se acordó un 40% del valor del contrato a título de anticipo, dentro de los ocho (8) días calendario después del perfeccionamiento del contrato. El destino al cual deberá darse al anticipo, en los términos del plan de inversiones

que entre otros, debe involucrar de forma preferente la compra de hierro y concreto. El 50% del valor total del contrato se ejecutará mediante el pago de actas parciales mensuales de ejecución de obra acorde al cronograma presentado por el contratista, amortizando el anticipo.

El contrato es a precios unitarios fijos con fórmula de reajuste. El ajuste de precios se efectuará con base en el porcentaje de variación del Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP) certificado por el DANE para el mes calendario anterior a la ejecución de las obras, siempre y cuando la obra a ajustar corresponda a ejecución de acuerdo con la programación de obra previamente aprobada por la Interventoría, la cual hace parte integral del contrato.

La firma PAYC S.A. realiza la intervención de acuerdo a los procedimientos o manuales aplicables a la Terminal de Transporte S.A. Todas las actividades derivadas de la ejecución del contrato están supervisadas por la Interventoría.

El contrato se firma el 15 de diciembre de 2006. El acta de iniciación de obra se suscribe en enero 9 de 2007.

El 1º de marzo de 2007 se suscribió el acta de acuerdo contractual entre el Gerente de la Terminal de Transporte y el representante legal de Conconcreto S.A., acordándose lo siguiente:

- Se suscitó una controversia contractual relacionada con el precio de pago de las mayores cantidades de obra de las actividades denominadas excavación de pilotes de diámetros de 60 y 70 cm., por una parte, y por la otra de la actividad acero estructural, Conconcreto manifiesta que de variarse se afectaría el equilibrio económico del contrato TT-80 de 2006.
- Las partes deciden acudir al mecanismo de solución de controversias previsto en la cláusula vigésima del contrato. En ésta se determinó que las partes acudirán a la conciliación ante el Procurador Delegado ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca o a un Tribunal de Arbitramento conformado como allí se pacta.
- Conconcreto se compromete a continuar con la ejecución del contrato en los términos inicialmente previstos.
- Las actividades sujetas a controversia se pagarán así: La Terminal, provisionalmente le pagará mediante actas separadas al contratista Conconcreto S.A. las mayores cantidades de obra a los precios de la propuesta presentada por Conconcreto S.A.: Excavaciones de pilotes de 60 y 70 cm. de diámetro, Acero estructural.
- Cuando el Tribunal de Arbitramento defina la controversia, se confirmarán o ajustarán los precios y se harán los reconocimientos, o, se efectuarán los descuentos y/o pagos que correspondan.

- Los gastos del Tribunal de Arbitramento se pagarán por partes iguales.

Mediante oficio No. 31106-23 de agosto 24 de 2007 dirigido a la Terminal de Transporte S.A., el Equipo Auditor solicita a la entidad se informe, entre otros aspectos, sobre la problemática presentada debido a los diseños, desarrollo del contrato, situaciones de carácter operativo.

La Terminal de Transporte S.A. para atender el anterior requerimiento, con oficio Nr. 2007EE5334 de septiembre 3 de 2007, responde, entre otras respuestas, lo siguiente:

“Referente a este numeral, como tuvimos oportunidad de informar con ocasión de la ejecución de los contratos de obra, se han presentado algunas diferencias las cuales se vienen dirimiendo a través de los diferentes comités de obra, comités de seguimiento a los diseños, reuniones con especialistas y reuniones con la interventoría de los diseños, documentos que reposan en la documentación relacionada en el numeral anterior del presente oficio.

Las modificaciones a los diseños más relevantes que se han definido, han sido producto de la búsqueda de economía o de mejoramiento de las condiciones de seguridad de usuarios y entorno, y en algunos casos por ajustes de especificación por parte de los diseños. En todo caso se ha buscado no suspender la ejecución de la obra.

Por parte del interventor de las obras:

Muro de contención entre la rampa de acceso de los taxis y el acceso de los buses a la placa de primer piso.

Fachada en material GRC por fibrocemento.

Divisiones en acero inoxidable por lámina cold rolled.

Fachada contra el edificio denominado No. 3

Por parte del constructor las siguientes:

La torta inferior del sótano por cielorraso en concreto.

Tipo de piso deslizante por piso antideslizante

Por parte del diseñador las siguientes:

Muro de contención por pantalla pre-excavada en el linderío contra el barrio El Motorista.

Cambio de la especificación de uno de los transformadores.

Ménsula para la placa de aproximación vehicular.

Muro de contención de empalme entre muro de contención contra el barrio El Motorista y la pantalla pre-excavada.”

Según el Informe mensual de Interventoría No.8 correspondiente al Periodo de Control de 9 de agosto a 31 de agosto de 2007, se informa que el presupuesto actual presenta un valor de \$19.104.9 millones relativos a los costos directos. En relación con el periodo anterior, se presentó un incremento de \$722.400 en el recebo tipo B-200 presentando una mayor cantidad de 30.1 m³ debido a un error en el pago del ítem. Se informa que ello se corregirá con el ajuste de cantidades del Otrosí No. 6. Igualmente, se informa que la inversión efectuada a 8 de agosto de 2007, asciende a \$12.683.8 millones, lo que equivale al 66% del presupuesto actual, correspondiente a los anticipos del contrato inicial y adicional No. 1, No. 2 y No. 3 entregados al Constructor General y a las Actas de Cobro 01, 02, 03, 04, 05 y 06. Así mismo, que a través de las contrataciones efectuadas se tienen asegurados \$19.104.3 millones, equivalentes al 100% del presupuesto actual.

En este mismo informe de interventoría se presenta que el saldo del anticipo a agosto 9 de 2007 era de \$1.629.7 millones. En el periodo informado se presentaron abono por intereses de \$2'074.8 millones. El saldo del anticipo en la cuenta correspondiente a agosto 31 de 207 fue de \$2.6 millones.

3.4.1.1. Hallazgo Administrativo

La entidad no ha exigido la ejecución oportuna del objeto contratado toda vez que se han presentado incumplimientos del Consultor ACI Proyectos S.A. y de la Universidad Nacional de Colombia como ente interventor de esa consultoría, durante el desarrollo del proyecto.

Lo anteriormente observado se evidencia en los informes de interventoría presentados por la firma PAYC a la Terminal de Transporte en donde se verifica su control y seguimiento técnico, financiero, legal y ambiental al Contrato TT-80 de 2006.

Para el caso específico del Informe Mensual de Interventoría No. 08 presentado a la entidad mediante oficio Nr. 2007ER3361 de septiembre 19 de 2007, PAYC, en el Numeral 11, en lo clasificado como de URGENTE SOLUCIÓN, presenta lo siguiente:

Igualmente, en este mismo informe de interventoría, se observa que en el numeral 12. Comentarios y Recomendaciones Principales, en el subnumeral 3, PAYC presenta: *“La Terminal de Transporte debe solicitar urgente a ACI y a la Universidad Nacional la entrega definitiva del proyecto revisado y debidamente aprobado ya que esto está generando atrasos en la obra y además se está dando a CONCRETO la posibilidad de que justifique las prórrogas que solicite en caso de necesitarlas así como también de una reclamación económica por los gastos administrativos que la demora en la ejecución de la obra pueda ocasionar.*

CONCONCRETO ha manifestado en los Comités de Obra que las actividades involucradas con diseños pendientes de entrega por parte de ACI empiezan a ejecutarse dentro del programa a partir del momento en que le entreguen los diseños correspondientes y que en dado caso hará uso de estas demoras para solicitar una ampliación del plazo en caso de ser necesario.”

Por lo anteriormente observado, la entidad incumple lo estipulado en la Ley 80 de 1993, Artículo 4o., numerales 1, 2, 4, y 6.

3.4.1.2. *Hallazgo Administrativo.*

Para el Equipo Auditor y para la Contraloría resulta contrario a una rigurosa planeación e igualmente paradójico frente a la experiencia de la Terminal de Transporte S.A., la evidencia de cinco (5) adendos introducidos a los términos de referencia respecto de la Licitación Pública TT-LP-01-2006 para la construcción por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., así como de los dos (2) adicionales y tres (3) otros al contrato derivado. En armonía con la misión de este órgano de control de prever la mejor utilización de los recursos del Distrito, es pertinente dejar claro que tal situación expresa una no conformidad con los cuidados que deben tener los administradores cuando se trata de tan importantes cuantías en el proceso licitatorio.

Se observa que la entidad decide dar apertura a la Licitación Pública TT-LP-01-2006, cuando todavía no se tenía la claridad y la precisión de algunos aspectos del proceso licitatorio relativos a sus características, los parámetros de admisibilidad, valoración, rechazo y calificación de las propuestas. Lo anterior dio lugar a que durante éste proceso la entidad, atendiendo las observaciones de los proponentes, haya tenido que expedir cinco (5) adendos para corregir, complementar, aclarar, adicionar y precisar el contenidos de éstos, así:

a) Adendo No. 1: Se modifican, precisan y aclaran los aspectos señalados a continuación:

- 1.9 Consulta de los pliegos de condiciones.
- 1.13 Cierre de la licitación y apertura de las propuestas.
- 1.20 Equipo mínimo disponible.
- 2.2.6 Información sobre la experiencia general del proponente.
- 2.2.7 Información sobre la experiencia específica del proponente.
- 2.2.11 Certificado de gestión de la calidad.
- 2.2.12 Certificado de gestión ambiental.
- 3.3.2 Evaluación financiera.
- 3.3.3 Experiencia general del proponente.
- 3.3.4 Experiencia específica del proponente.

3.3.5 Valor total de la propuesta.

Capítulo 4. Información técnica.

Definiciones:

Formato 4A Multas y demás sanciones por incumplimiento de contratos.

Formato 4B Efectividad de amparos de la garantía única.

b) Adendo No. 2: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

1.22.3 Veeduría Distrital

3.7 Admisibilidad y rechazo de las propuestas.

c) Adendo No. 3: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

3.3.2 Evaluación financiera. Se adicionó el siguiente párrafo: En el caso de las Uniones Temporales y los Consorcios los indicadores se calcularán con base en la suma aritmética de las partidas de cada uno de los integrantes.

1.5 Forma de pago.

3.13 Garantía Única

d) Adendo No. 4: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

1.20 Equipo mínimo disponible.

e) Adendo No. 5: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

1.24 Cronograma

De otra parte, atendiendo el hecho que, además, los pliegos de condiciones presentaron información inconclusa e imprecisa respecto del proyecto a ejecutar en términos de tipo de obras, sus especificaciones técnicas, sus cantidades y sus precios comerciales, manifestándose en las observaciones a éstos por parte de los diferentes proponentes, la entidad, en consecuencia, tuvo que modificar y aclarar numerosas temáticas y aspectos, que para el caso de las obras se plasmaron en la expedición del Adendo No. 1 y posteriormente los Adendos 4 y 5 relacionados con los aspectos indicados anteriormente.

Coincidente con lo observado, llama la atención que hasta el mismo objeto de la licitación se haya tenido que aclarar en el Adendo No. 1 cuando se le adiciona el siguiente párrafo: *“Queda entendido que el diseño que sirve de base para la presente licitación, realizado por ACI PROYECTOS comprende la totalidad del proyecto. Por lo mismo, para todos los proponentes se precisa que la presente licitación solo comprende la ejecución de la primera etapa.”*

Lo señalado anteriormente, se refleja, además, que en el Adendo No. 1 de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, donde se complementaron numerosas temáticas correspondientes a los siguientes contenidos de los pliegos de condiciones definitivos:

- 1.1 Objeto de la Licitación
 - 1.3 Presupuesto oficial estimado
 - 1.9 Consulta de los pliegos de condiciones
 - 1.13 Cierre de la licitación y apertura de las propuestas
 - 1.19.1 Descripción general del proyecto
 - 1.23 Cantidades de obra
 - 1.24 Cronograma
 - 2.2.11 Certificado de gestión de la calidad
 - 2.2.12 Certificado de gestión ambiental
 - 2.4.2 Enfoque y metodología de ejecución de la obra
- Capítulo 4. Información técnica.

Definiciones:

Presentación del índice de los siguientes Apéndices:

Apéndice A, Apéndice B, Apéndice C, Apéndice D, Apéndice E, Apéndice F, Formato No. 2.

1. Introducción general del Apéndice A

Del numeral 2 sobre los parámetros de diseño para la etapa de preconstrucción, lo siguiente:

2.1 Introducción

2.2 Características de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur.

2.3 Descripción de las obras. Se excluyó la siguiente actividad: *Realización de las Obras y Labores de Mantenimiento necesarias para mantener las vías de Operación Interna, zonas de plataforma de ascenso y descenso, parqueo operativo, andenes, ciclorruta, separadores, arborización, señalización horizontal y vertical, sistemas de drenaje, puentes peatonales, mobiliario urbano, señalización operativa, equipos electromecánicos, edificaciones, redes de servicios, y demás equipos electromecánicos y plataformas de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur, y demás actividades del Contrato de Construcción, en el Estado de Condición especificado, durante el periodo de cinco (5) años contados a partir del inicio de la Etapa de Mantenimiento y de las Vías de Operación Interna, zonas de plataforma de ascenso y descenso, parqueo operativo, durante los primeros seis (6) meses de esta Etapa de Mantenimiento.*

2.4 Obligaciones relacionadas con la etapa de preconstrucción.

2.4.1 Diseño geométrico

2.4.2 Diseño urbanístico, paisajístico y de amoblamiento urbano de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur.

2.4.3 Estudios y diseños de redes de servicios públicos

2.4.4 Diseño del pavimento

2.4.5 diseños geotécnicos para fundaciones de puentes y otras estructuras

2.4.6 Estudios y diseños estructurales del sótano, edificio principal, estructuras de drenaje, contención, puente peatonal.

2.4.7 Plan de manejo de tráfico para la etapa de construcción

2.4.8 Estudio de impacto ambiental

2.4.9 Estudios y diseños de dispositivos de control, señalización y seguridad de tráfico

En el Capítulo III, numeral 3 sobre especificaciones particulares de construcción para la verificación y control durante y al final de la etapa de construcción

4. Especificaciones para verificación, control y recibo de obra a la finalización de la etapa de construcción.

En el Capítulo V, numeral 5 Especificaciones de Equipamiento de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur.

En el Capítulo VI, Especificaciones de equipos especiales- puestas electromecánicas, elevadores, puente peatonal y otros equipos.

Apéndice B Especificaciones Generales de Construcción

Apéndice C Especificaciones para Redes de Servicios Públicos

Apéndice B Especificaciones Particulares de Mantenimiento.

Apéndice E Manejo Ambiental y Social

Apéndice F Plan de Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos

Igualmente, de los Adendos 4 y 5 lo siguiente:

Adendo No. 4: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

1.20 Equipo mínimo disponible.

En el numeral 5.2.7 Cielos rasos del Apéndice A, Comportamiento acústico de las paredes.

Adendo No. 5: Se modifican los pliegos en los siguientes numerales:

Numeral 5.2.7 Cielos rasos del Apéndice A.

Así mismo, se evidencia que a pesar de lo contemplado en los pliegos de condiciones definitivos, específicamente lo referente al Formato No. 2, en su Nota 6: *“Los precios unitarios deberán cubrir los costos de materiales, mano de obra en trabajos diurnos y nocturnos o en días feriados, prestaciones sociales, herramientas, maquinaria y todos los demás gastos inherentes al cumplimiento satisfactorio del contrato, inclusive los imprevistos, gastos de administración, impuestos y contribuciones y utilidades del Contratista. Además deben cubrir los costos por concepto de señalización mínima exigida por el Terminal de Transporte S.A., al igual que todo lo que tiene que ver con el impacto visual. Los análisis de precios unitarios APU’s deberán ser presentados como sustento al FORMATO No. 2 dentro de la respectiva propuesta, so pena de rechazo de la propuesta”*, que la entidad no examinó con atención en todas las propuestas, suscitando con ello que

la Terminal no hubiese observado y tomado las medidas del caso respecto de los excesivos precios unitarios de la propuesta presentada por CONCONCRETO S.A. específicamente en las actividades de Excavación de Pilotes de diámetro 60 y 70 cm y Acero Estructural.

Lo descrito anteriormente, ocasionó el que se hubiese presentado una controversia contractual respecto a las grandes diferencias de precios para los ítems Excavación para pilotaje D= 0.60 m de diámetro, Excavación para pilotaje D= 0.60 m de diámetro y Suministro, donde el precio unitario tuvo un incremento del 749,3% y 697,8% respectivamente.

Si bien es cierto se presentó también para el Acero Estructural, la diferencia fue a favor de la entidad pero en un porcentaje mucho menor, dado que para éste precio escasamente se disminuyó en un 16,6%, lo cual fue compensado con creces pues las cantidades de obra se incrementaron en un 36,2%.

La entidad respondió mediante oficio Nr. 2007EE5692 de 28 de septiembre de 2007 al requerimiento de esta Auditoría presentado mediante oficio 31106-48 de septiembre 24 de 2007, que el presupuesto para actividades de Excavación de pilotes de diámetro 60 cm, 70 cm y Acero estructural de la Terminal del Sur fue elaborado y aportados por la firma Consultora ACI Proyectos S.A. en desarrollo del contrato TT-008/2005. Los precios para estas actividades fueron los siguientes:

Excavación pilote diámetro 60 cm	\$ 52.400.00 m.l. costo directo
Excavación pilote diámetro 70 cm	\$ 71.323.00 m.l. costo directo
Acero Estructural	\$ 4.291.00 kg costo directo

Previo al Contrato TT-080/06 celebrado con la firma Concreto S.A., en su oferta al momento de la licitación de las obras de construcción formuló los siguientes precios:

Excavación pilote diámetro 60 cm	\$ 445.020.00 m.l. costo directo
Excavación pilote diámetro 70 cm	\$ 569.040.00 m.l. costo directo
Acero Estructural	\$ 3.580.00 kg costo directo

Pese a la expedición de los anteriores adendos, ello no fue suficiente para impedir que se hayan presentado durante la ejecución del Contrato TT-80 de 2006 dos contratos adicionales y tres Otros, así:

- Contrato Adicional 1 de marzo 9 de 2007 por valor de \$2.872.9 millones, que equivale al 18 % del valor inicial del contrato. Este adicional se basó en

el Acta de Acuerdo No. 1 suscrita el 1° de marzo de 2007, es decir, cincuenta (50) días después de suscrita el acta de iniciación del Contrato TT-80 de 2006 el 9 de marzo de 2007, relativa a precios sobre Mayores Cantidades de Obra del 09 de marzo de 2007. El 1° de marzo de 2007 se suscribió el acta de acuerdo contractual entre el Gerente de la Terminal de Transporte y el representante legal de la firma Conconcreto S.A., relacionada con el precio de pago de las mayores cantidades de obra de las actividades denominadas excavación de pilotes de diámetros de 60 y 70 cm., por una parte, y por la otra de la actividad acero estructural, Conconcreto manifiesta que de variarse se afectaría el equilibrio económico del contrato TT-80 de 2006.

- Contrato adicional 2: se suscribe para aclarar la cláusula 20º del contrato TT-80/06.
- Otro-Si 3 de Pacto de Precios: basado en el Acta de Acuerdo No. 2 sobre Obras No presupuestadas del 26 de abril de 2.007 y el Acta No. 3 de Mayores y Menores Cantidades de Obra.
- Otro Si No. 4: basado en el Acta No. 4 de Acuerdo Precios sobre Mayores Cantidades de Obra del 25 de mayo/07, y Acta No. 5 de Mayores y Menores Cantidades de Obra.
- Otro Si No. 5: por valor de \$214.2 millones, basado en el Acta de Acuerdo No. 6 de Precios sobre Obras no presupuestadas 03 de julio/07, por valor de \$204.0 millones, más el 5% de impuesto sobre la adición con destino al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá por valor de \$10.2 millones, para un total de \$214.2 millones.

Por lo anterior, se incumple la Ley 80 de 1993, Artículo 24., numeral 5, literales a), b), c) y e), así mismo, se incumple su Artículo 26, numeral 3.

3.4.1.3. *Hallazgo Administrativo*

Se observa que algunos formatos para avalar y hacer solicitudes en la formulación del proyecto no son firmados por los responsables de estas acreditaciones con lo cual, en la práctica, no se está respondiendo por el proceso. Son los casos del Aval Técnico que no es firmado por el Subdirector del Proyecto por parte de la firma ACI, Proyectos S.A., del Formato sobre Concepto Técnico Interventoría que no es firmado por el Gerente de Operaciones y Formato Solicitud de Contratación que tampoco lo suscribe el Gerente de Operaciones de la entidad. Así mismo, llama la atención que a pesar de la falencia mencionada anteriormente, la entidad

continúe con los trámites siguientes como si los anteriores se hubiesen realizado debidamente.

3.4.2 Contratos de Prestación de Servicio.

Para estos contratos se utilizó como control legal Ley 80 de 1993 y sus decretos reglamentarios y demás normas aplicables para la celebración del compromiso.

3.4.2.1 *Hallazgo Administrativo*

- Contrato TT – 39 – 2006
- Contratista – Vigilancia y Seguridad Limitada VICE Ltda.

A folio 1.130 del tomo V se encuentra formato de evaluación de proveedores en la cual se cita erróneamente el contrato TT – 22 – 2.007, siendo lo correcto el TT – 39 de 2.006. A folio 1.131 aparece equivocado el número del contrato y el contenido del documento, en cuanto a fecha de iniciación tiene 1º de mayo de 2.007 y la vigencia de las pólizas también son de otro contrato. Se tiene como fecha de terminación la del 30 de abril del 2.008. A renglón seguido se da como terminado en contradicción con la fecha antes citada, por lo que se denota falta de cuidado en el manejo de la información y la inserción de la documentación en el tomo V, lo que conlleva a señalar la ocurrencia de hallazgo administrativo.

También se encontró que los últimos folios del cuaderno V no contienen la firma de quien elabora, revisa y aprueba el escrito. El contenido del contrato TT – 39 – 2.007 consta de 1.132 folios.

3.4.2.2 *Hallazgo Administrativo*

- Contrato de Prestación de Servicios No. TT – 59 – 2.006
- Contratista - G Y G Mateas y Ordóñez S en C.

Se tiene como fecha de terminación el 17 de septiembre de 2.007, pero en los diferentes informes de interventores (folios 382, 339, 407, 418, 435, 445, 460, 467), aparece erróneamente como fecha de terminación el 17 de septiembre de 2.006, induciendo a confusión con el error cometido en forma reiterativa, de donde se deduce falta de cuidado en el manejo de la información lo que conlleva a señalar la ocurrencia de hallazgo administrativo. También se encontró que los últimos folios del tomo 2 no contienen la firma de quien elabora, revisa y aprueba el escrito. El contenido del contrato TT – 59 – 2.007 consta de 472 folios.

3.4.2.3 Hallazgo Administrativo

- Contrato de Prestación de Servicios No. TT – 42 – 2.006
- Contratista - Servicios de Urgencias Médico Asistenciales Emergencia S. A SUMA.

Se observa incumplimiento del contrato (artículo. 5º Num. 4º de la ley 80/93), por parte del contratista S.U.M.A. Emergencias S. A. y omisión del deber de hacer efectiva la póliza de cumplimiento o de calidad del bien o servicio, , o en cambio, haber aplicado alguna multa de las contenidas en el contrato, por parte de la contratante, ante la demora desmedida en reponer la ambulancia y prestación del servicio, tal como aparece a folio 319 dentro del requerimiento presentado por el interventor. De otro lado, en el informe de interventores se estipula que se cumplió a satisfacción y se procede a calificar en la evaluación con la nota más alta, cinco (5), siendo esto contradictorio frente al requerimiento anterior del mismo interventor de nombre Orlando Barrera Vargas, por cuanto no fue permanente la asistencia, no había equipo por el lapso de tiempo de mas de una hora y cuarenta minutos, Este hecho no se tuvo en cuenta en el informe, ni se plasmo ninguna observación (f. 325 a 328). Tampoco aparece acción frente al caso expuesto en comité de seguimiento, donde se dice remitir la queja de Maria Teresa Zambrano (usuaria), y pese a ello se continúa calificando a SUMA. con la evaluación más alta, Cinco (5), a sabiendas que se había incumplido el contrato en alguna forma, pero para mayor confusión, no hay respuesta ni se sabe del hecho específicamente (f. 334).

De otro lado a folio 315, 316 y 317 aparece comprobante de egreso 30755 de junio 07 de 2.006, en relación del pago de la factura Nº. 34779, contrato familiar pago mes de junio/ 2.006, por valor de \$99.660 y que en su detalle indica como cuota por contratos familiar prepago con S.U.M.A. Emergencias – Convenio Terminal de Transporte S. A. convirtiéndose este pago en una irregularidad, pues es ajeno al objeto contractual del T T. – 42 – 2.006, lo cual generaría un posible detrimento patrimonial en cuantía de \$99.660.

3.4.2.4 Hallazgo Administrativo

- Contrato de Prestación de Servicios No. TT – 033 – 2006
- Contratista - Técknica Ltda. Tecnología en comunicaciones

Inobservancia del artículo 24 - de la ley 80/93 y artículo. 1º del Dto. 2170/02. Teniendo que la menor cuantía en la Terminal de Transporte S. A. para el año 2.006 era de \$102.0 millones y el valor del contrato se suscribió por \$99.9 millones, no se observó lo ordenado en el decreto 2170 de 2.002 artículo 1º sobre

la publicidad de proyectos de condiciones y términos de referencia y en el caso en estudio, tratándose de contratación directa, ha debido publicarse por el término de cinco (5) días calendario, toda vez que la cuantía del contrato, supera el diez por ciento (10%) de que da razón el Parágrafo 1º de la citada norma. Por este hecho se presenta un posible desconocimiento al principio de transparencia para la escogencia del contratista de la ley 80/93 y su Decreto 2170/02, generando con esta omisión un hallazgo de tipo administrativo por inobservancia de las normas antes citadas.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo. 24 de la ley 80 de 1.993 - Principio de transparencia.- 1º La escogencia del contratista se efectuara a través de licitación o concurso públicos, salvo en los siguientes casos en los que se podrá contratar directamente: a). Menor cuantía. Se entenderá por menor cuantía los valores que a continuación se relacionan, determinados en función de los presupuestos anuales de las entidades a las que se les aplica la presente Ley expresados en salarios mínimos legales mensuales (...) las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 12.000 e inferior a 120.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 250 salarios mínimos legales mensuales (...), teniendo que la menor cuantía en la Terminal de Transporte S. A. para el año 2.006 era de \$102.0 millones y el valor del contrato se suscribió por \$99.9 millones, no se acató lo ordenado en el decreto 2170 de 2.002 artículo. 1º sobre la publicidad de proyectos de condiciones y términos de referencia y en el caso en estudio, tratándose de contratación directa, ha debido publicarse por el término de cinco (5) días calendario, toda vez que supera el diez por ciento (10%) de que da razón el Parágrafo 1º de la citada norma, desconociendo lo ordenado para la escogencia del contratista contenido en el artículo 24 de la ley 80/93 y su Decreto 2170/02.

3.4.2.5 Hallazgo Administrativo

- Contrato TT – 53 - 2006
- Contratista - Seleccionemos de Colombia Ltda.

Violación a lo ordenado en el artículo 77 de la Ley 50 de 1990, al contratar por más de seis (6) meses personal para prestación de servicios. La norma en uno de sus apartes señala: *“Para atender incrementos en la producción, el transporte, las ventas de productos o mercancías, los períodos estacionales de cosechas y en la prestación de servicios, por un término de seis meses prorrogables hasta por seis meses más”*. La entidad violando la ley contrató por nueve (9) meses.

3.4.2.6 *Hallazgo Administrativo*

- Contrato TT – 83 – 2006
- Contratista - Condensa S. A. ESP.

A pesar de que la cláusula octava del contrato prevé la forma y términos para el pago, no aparece al tomo cumplimiento alguno por las partes, esto es, no aparece cuenta de cobro, ni orden de pago alguna, pese a los informes mensuales de interventoría, La empresa no ha requerido a Codensa S.A. para que presente cuenta de cobro y proceder a pagar dichas sumas.

3.4.2.7 *Hallazgo Administrativo*

- Contrato de Prestación de Servicios No.TT – 12 – 2006
- Contratista - Alejandro Acuesta Meneses.

Se encuentra confusión en la denominación de la clase de contrato a celebrar, puesto que inicialmente se habla de contrato de “prestación de servicios profesionales para la asesoría jurídica (...)” folios. 1., 11., 16, 35, acta de adjudicación folio. 36, cláusula Primera del contrato, folio.38; sin tener en cuenta que el artículo. 32 de la Ley 80/93 numeral 2º - Contrato de consultoría - considera el contrato de asesoría como tal, es decir, es de consultoría, afectando de paso el rubro de inversión.

3.4.3. Niveles de Transparencia

3.4.3.1. *Factor Institucional*

En términos generales, se conceptúa que una vez valorados los contratos desde el punto de vista de los principios que rigen la contratación pública, estos los cumplen; sin embargo, en algunos de estos contratos la entidad presentó fallas que requieren ser valoradas por la Terminal de Transporte a efectos de incorporar los resultados de ello dentro del plan de mejoramiento respectivo. Estas observaciones son las siguientes:

1. En el Contrato TT-63 de 2004 la entidad seleccionó, sin un estudio de factibilidad previo que lo desmostrara, que el mejor sistema de tratamiento desde el punto de vista ambiental, técnico y económico, era el de las láminas filtrantes.
2. Previo a la suscripción del contrato TT-63 de 2004, la entidad concluyó en observaciones del cuadro comparativo que reposa a folio 16 de la carpeta

del contrato, que la firma Transform Ecoskandia ofrece técnicamente la mejor solución para el correcto funcionamiento del módulo de excretas, toda vez que no es consistente la comparación, teniendo en cuenta que la otra propuesta, es decir, la de la Universidad Nacional, contemplaba, tal como lo pedía el objeto de la Formulación del Proyecto entregado por la Terminal de Transporte, como finalidad un estudio que llevaría a la identificación de una alternativa de tratamiento más apropiada para el cumplimiento de la Resolución 1074 de 1997.

3. En el Contrato TT-63 de 2004 se evidenció que en los términos de referencia para la contratación de diseños de la planta de tratamiento no estipularon todos los parámetros requeridos en la Resolución 1079 de 1997, en especial su artículo 3º sobre relativo a que todo vertimiento de residuos líquidos a la red de alcantarillado público y/o a un cuerpo de agua, deberá cumplir con los estándares allí establecidos que para este caso faltó el de DQO5, Compuestos Fenólicos, Mercurio, Plomo, Plata y Aforo de Caudal. Lo anterior originó que se presentaran propuestas sin estos parámetros lo cual, posteriormente, dio lugar a que se construyera una planta de tratamiento con falencias, como el hecho que a la fecha no se pueda remover los Compuestos Fenólicos en la concentraciones que lo pide la Resolución 1074 de 1997.
4. En el Contrato TT-63 de 2004 con respecto a la conclusión de la entidad en la Descripción del Problema a resolver en el formato de Formulación del Proyecto cuando *“Una vez realizado el diseño de la planta por el sistema de láminas filtrantes se contará con un proyecto completo y viable técnicamente para su construcción.”*, pues el solo hecho de contar con el diseño de la planta por el sistema de láminas filtrantes, no garantiza un proyecto completo y viable técnicamente.
5. En el Contrato TT-63 de 2004 cuando la Terminal de Transporte, sin ningún estudio de consultoría existente, decide adoptar erróneamente como sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas de la Terminal el de láminas filtrantes propuesto por la firma TRANSFORM ECOSKANDIA, toda vez que dicho sistema a la fecha ha sido incapaz de tratar el parámetro Compuestos Fenólicos en una concentración de 0,2 mg/l, establecida en el la Tabla presentada en el Artículo 3º de la Resolución 1074 de 1997.
6. En el Contrato TT-63 de 2004 por la falta de control y seguimiento de la entidad en hacer cumplir o hacerse resarcir el incumplimiento del contratista. Para el caso específico, se observó que en el Manual y costos de funcionamiento presentado por Transform Ecoskandia se afirma que no

incluyen manuales de funcionamiento ya que están diseñados para trabajar continuamente 24 horas del día sin consumo de energía ni agua. Además, que no requieren de una supervisión constante, por ser un tratamiento 100% natural. Se afirma, igualmente, que no incluye costos de funcionamiento ya que no requiere adición de químicos ni minerales. Sin embargo se suscribe el contrato TT-OS-072/2007 26 de junio de 2007 TRANSFORM ECOSKANDIA LTDA cuyo objeto correspondió a: *“Mantenimiento y remoción de fenoles para la planta de tratamiento de aguas residuales de la Terminal de Transporte s.a., de acuerdo con las obligaciones específicas descritas en la orden”* por valor de \$ 2.1 millones.

7. En la Licitación Pública TT-LP-01-2006 para la construcción por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., cuando todavía no se tenía la certidumbre del proyecto a ejecutar en términos de tipo de obras a ejecutar, sus especificaciones técnicas, sus cantidades y sus precios comerciales.

En la Licitación Pública TT-LP-01-2006 para la construcción por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., toda vez que no se tenía la claridad, la precisión y el conocimiento del proceso licitatorio, sus características, los parámetros de admisibilidad, valoración, rechazo y calificación de las propuestas, así como el papel que jugaba la entidad en dicho proceso licitatorio. Lo anterior dio lugar a que durante éste proceso la entidad haya tenido que expedir cinco (5) adendos para corregir, complementar, aclarar, adicionar y precisar el contenidos de éstos.

8. En la valoración de la propuesta presentada por CONCONCRETO S.A. al no detectar la entidad la sobreestimación de los precios unitarios para los ítems de Excavación para pilotaje D= 0.60 m de diámetro, Excavación para pilotaje D= 0.60 m de diámetro y Suministro y colocación acero estructural, lo que produjo que el 30 de marzo de 2007 se aprobara el Contrato Adicional por valor de \$2.872.9 millones, soportado en el Acta No. 1 de Acuerdo de Precios sobre Mayores Cantidadades de Obra del 09 de marzo de 2007, por valor de \$2.736.2 millones, más el 5% de impuesto sobre la adición con destino al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá por valor de \$136.8 millones, para un total de \$2.872.9 millones.

3.4.3.2. *Factor Rendición de Cuentas y visibilidad.*

La Terminal de Transporte cuenta con su página WEB la cual presenta los siguientes links o puntos de acceso: Quiénes somos, Organigrama, Política de calidad, Nuestros servicios, Noticias, Terminal Satélite Sur, Terminal Satélite Norte, Contratación, Cifras de hoy, Estados Financieros.

De otra parte, la Terminal cuenta con una línea de atención al Usuario durante las veinticuatro (24) horas del día de manera ininterrumpida, orientando al ciudadano sobre sus inquietudes e informando sobre todos los servicios que la entidad presta.

La entidad no cuenta con una oficina de Peticiones, Quejas y Reclamos-PQR. Si bien es cierto, en la Terminal actualmente se reciben y se tramitan las solicitudes, quejas y reclamos; no existe un procedimiento formalizado que especifique para cada tipo de petición, queja y reclamo el procedimiento a seguir, los responsables en atender el requerimiento, los términos establecidos para ello, entre otros aspectos.

Igualmente, se observó que la entidad no cuenta con ningún mecanismo de rendición de cuentas a la ciudadanía y, en consecuencia, no convoca a la ciudadanía para el desarrollo de la rendición de cuentas, ya que lo hace a través de la rendición de cuentas que efectúa el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C..

De otra parte, esta Auditoría identificó un hallazgo administrativo una vez se revisó la página WEB:

3.4.3.2.1. Hallazgo Administrativo

La página WEB, no contempla los procedimientos y documentación necesaria para efectuar los trámites ante la entidad; lo cual constituye un hallazgo administrativo y debe adoptarse el correctivo necesario por parte de la administración.

3.4.3.3. Factor participación Ciudadana.

La veeduría ciudadana ha vigilado algunos procesos de gestión administrativa de la Terminal de Transporte. La veeduría, por ejemplo, efectuó a la entidad en el proceso de cierre de licitación para la construcción de la primera fase de la Terminal Satélite Sur, la recomendación de que se verificara folio a folio las propuestas comparándola con la original, la cual fue acogida por la Terminal.

La entidad ha realizado audiencias públicas con la participación de la ciudadanía, siendo el caso para los proyectos de las Terminales Satélites del Sur y del Norte. En éstos se verificaron algunos procesos de concertación con actores sociales e institucionales involucrados.

Evaluados los contratos de obra pública y su correspondiente interventoría, este Equipo Auditor encontró que la entidad transgredió el principio de responsabilidad

y el deber de selección objetiva, lo cual se señaló anteriormente en seis (6) hallazgos administrativos.

Sin embargo, de los catorce (14) contratos de prestación de Servicios seleccionados como muestra materia de auditoría, se encontró que la Entidad cumple el principio de Economía, toda vez a que se respetaron las normas de selección objetiva de contratistas, los términos o pliegos de condiciones fueron claros, cumpliendo las etapas necesarias, logrando así escoger la propuesta más favorable, a los términos se les dio aplicación precisa evitando dilaciones que desvén los fines que persiguen, como es el cumplimiento, garantía y protección de los derechos de los administrados. En todos los contratos auditados se dio buen manejo presupuestal a los recursos de la ciudad.

Analizadas la conveniencia y oportunidad de la contratación adelantada, se encontraron razones valederas que conllevaron a la suscripción de los referidos contratos.

Los diferentes oferentes prestaron las garantías de seriedad de la oferta y todas las demás exigidas una vez suscrito el respectivo contrato, a excepción de las que por ley no opera tal exigencia.

Respecto al principio de responsabilidad se encontró que los servidores que administraron los recursos públicos, en general cumplieron con los fines de la contratación y fue correcta su actuación, puesto que no se vislumbran acciones u omisiones antijurídicas que afectaran los intereses de la entidad ni de la ciudadanía.

Se tuvo en cuenta la selección objetiva de los contratistas prefiriendo el ofrecimiento más favorable para la Entidad en cumplimiento de los fines propuestos y en su totalidad dio cumplimiento al objeto contratado.

En cuanto a la aplicación del principio de transparencia, se encuentran actuaciones que siendo de menor entidad y que por ello no inciden directamente sobre la esencia misma de la contratación o cumplimiento de los objetivos propuestos, no la afectan ni material ni objetivamente, pues no se detectó evidencia de corrupción o manejo inadecuado de los bienes públicos, pero que s.f. deben ponerse de presente, para evitar futuras reincidencias y como resultado, demostrar más claridad en el proceso contractual. Dichos Hallazgos están plasmados e identificados en la evaluación individualizada de cada contrato y señalados como falencias administrativas, concluyendo con estos análisis, que no se observó a plenitud el consabido principio de transparencia.

3.5. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.

El Equipo Auditor evaluó la gestión ambiental de la vigencia 2006 de la Terminal de Transportes S.A. basándose principalmente en la gestión ambiental institucional nivel interno.

Para esta actividad se realizaron visitas de campo, requerimientos específicos a la entidad, valoración de la respuesta de la entidad a los requerimientos de este Equipo Auditor, el Plan Institucional de Gestión Ambiental-PIGA, el diligenciamiento por parte de la entidad del Formato CB-0501 sobre la Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Interno en cumplimiento de la Resolución No. 020 de 2006, la valoración de los soportes de este en la guía para la evaluación de la gestión ambiental institucional nivel interno.

De la valoración a lo presentado y de acuerdo al Cuadro de Clasificación de la Gestión Ambiental definido por la Contraloría de Bogotá, se considera que la entidad presenta una gestión ambiental eficiente teniendo en cuenta los importantes logros en materia ambiental, la gestión ambiental adelantada durante la vigencia evaluada por la Terminal.

A continuación se presentan para cada componente los resultados de la evaluación de la gestión ambiental institucional-Nivel interno, los cuales fueron consignados por la Terminal en el Formato CB-0501:

CUADRO No. 22
RESULTADOS EVALUACIÓN GESTIÓN AMBIENTAL NIVEL INTERNO.

Componente	Respuestas Conformes	Porcentaje	CALIFICACIÓN
General	8/9	88.9%	Eficiente
Hídrico	5/8	62.5%	Aceptable
Atmosférico	5/10	50.0%	Deficiente
Residuos Sólidos	14/18	77.8%	Aceptable
Energético	7/7	100.0%	Eficiente
TOTAL	39/52	75%	Eficiente

Elaboró: Equipo Auditor.

Como se observa en el cuadro anterior, la calificación de la gestión ambiental a nivel interno corresponde a un rango de eficiente.

En términos de hallazgos, se presentan a continuación los resultados de la evaluación de la gestión ambiental:

3.5.1. Hallazgo Administrativo

La caracterización de las aguas residuales producidas por la planta de tratamiento no ha cumplido la Resolución 1074 de 1997 en el parámetro Compuestos Fenólicos. Artículo 3º.- *Todo vertimiento de residuos líquidos a la red de alcantarillado público y/o a un cuerpo de agua, deberá cumplir con los estándares establecidos en la siguiente tabla* (se presenta tabla) Concentraciones máximas permisibles para verter a un cuerpo de agua y/o red de alcantarillado público. Para el caso de los Compuestos fenólicos, expresada como Fenol en (mg/L), la norma estipula 0.2 mg/L, dicha concentración máxima no se ha cumplido.

3.5.2. Hallazgo Administrativo

A la fecha la entidad no ha obtenido el permiso de vertimiento expedido por la autoridad competente según lo dispuesto por la Resolución 1074 de 1997, Artículo 2º el cual presenta: *El DAMA podrá expedir el respectivo permiso de vertimientos con base en la evaluación y aprobación de la información allegada por los usuarios. Su vigencia será hasta de cinco años.*

3.5.3. Hallazgo Administrativo

Cuando se relacionan los diferentes parámetros y sus porcentajes de concentración removidos, según lo diligenciado por la entidad en el Formato CB-0501 sobre la Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Interno no se informa el de Compuestos fenólicos, más aún, cuando éste específicamente es el único que a la fecha no se ha logrado cumplir.

3.5.4. Hallazgo Administrativo

En la respuesta a la pregunta 26, en el Formato CB-0501 sobre la Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Interno, la entidad sólo relaciona a los lodos contaminados con aguas residuales como residuos peligrosos, faltando informar sobre las acciones de la entidad para el manejo de elementos considerados también como residuos peligrosos como son: tonner desocupados, balastros, cartuchos de tintas para impresoras.

3.5.5. Hallazgo Administrativo

La entidad no informa en el Formato CB-0501 sobre la Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Interno para cada tipo de residuo (papel, cartón, vidrio, plástico, metales y otros) dentro del programa para reciclar o reutilizar residuos sólidos, la cantidad mensual producida, el % de cantidad a reciclaje, la

cantidad a reutilización en kg/mes, la cantidad a reutilización en %, la ganancia económica.

3.6. EVALUACIÓN A LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

3.6.1. Estado actual de los Sistemas de Información, avances y retos.

El área de sistemas es considerado un departamento de soporte y de gestión técnica que apoya los procesos administrativos y misionales de la empresa.

Durante la vigencia 2006 la Terminal de Transporte contó con un denominado grupo de apoyo informático como responsable del manejo de los sistemas de información, integrado por tres (3) funcionarios encargados de la administración de licencias de software, soporte técnico y el inventario de control de Hardware y Software sistemático.

Analizando los sistemas de información de la entidad se tiene unas aplicaciones en producción a saber:

Un sistema GOPPET, de carácter misional que suministra, implementa y pone en funcionamiento el software aplicativo de carácter operativo manejado por un lenguaje de bases de datos Oracle y Visual Basic en un ambiente de cliente-servidor; adquirido el 30 de septiembre del 2002 y puesto en producción el 29 de Octubre de 2002.

Un sistema (PCT), de carácter administrativo que suministra, instala, implementa, y pone en marcha el Software administrativo y financiero integrado, adquirido el 24 de Enero de 2005 el cual entró en producción el 19 de octubre de 2005 por exigencia de los requerimientos presentados por los usuarios del software para un manejo administrativo y financiero integrado para el adecuado desarrollo de sus funciones con sus respectivos módulos.

Sin embargo presenta unas mínimas fallas de producción pues no está puesto en su totalidad, faltando algunos módulos por integrar, proceso que se está llevando poco a poco y con sus respectivas pruebas de funcionamiento, para una total integración de los módulos.

Así mismo la Terminal de Transportes posee un total de 323 Licencias en inventarios ofimáticos, adquiridos desde el año 2000, de las cuales 51 fueron dadas de baja, de estas licencias 12 fueron adquiridas en el año 2006, como parte de la compra de unos equipos PCs (Computadores) que se realizó en este periodo mediante contrato N° 81 del año 2006 con UT Nueva Era Soluciones Ltda. Intelligent Businesses EU.

Para el correcto funcionamiento y utilización de los sistemas de información existen unos manuales de procedimientos y de usuarios relacionados con el aplicativo que cada usuario maneja, en cuanto al manual técnico lo maneja el funcionario responsable del grupo de apoyo informático.

En cuanto a seguridad se tienen controles para el ingreso a los sistemas, donde se requiere un usuario con su respectiva contraseña donde cada uno de los funcionarios responsables la conoce.

Para la Terminal de Transporte S.A. el departamento de Sistemas es una prioridad mantener en correcto funcionamiento las 24 horas del día los servidores, que tengan buenas configuraciones, buena rapidez de almacenamiento e interpretación de datos, pues se hace necesario su reposición porque día a día se está realizando backup y almacenamiento de mas y mucha información.

La Terminal de Transporte S.A. a través del Dpto. de Sistemas, suministra los servicios informáticos y técnicos para el cumplimiento de su misión, utilizando para ello recursos de inversión de los cuales la empresa aproprio para el año 2006 el valor de \$395.0 millones que fueron reducidos a \$ 230.0 millones, quedando un presupuesto definitivo de \$165.0 millones, de los cuales se ejecuto el 98.18% (\$162 millones aproximadamente), de este valor se pagó durante el año 2006 \$4.6 millones, quedando pendiente de pago para el año 2007 \$102.9 millones.

Por otro lado en el sistema de información del aplicativo GOPETT se encuentra un sistema totalmente operativo y misional, trabaja en un entorno de circuito de televisión cerrada y por pantalla.

Este aplicativo trabaja con 3 módulos de aplicación que son:

- Recaudo (Tasa de Uso).
- Servicio al Transportador.
- Bahía de Taxis.

Recaudo (Tasa de Uso): Es un modulo donde los transportadores pagan la tasa de uso o derecho de utilización de la Terminal de transporte a los distintos destinos del país.

Se inicia con el proceso de una planilla de viaje con la empresa transportadora donde se autoriza a determinado vehículo a cumplir de acuerdo a la ruta autorizada por el ministerio de transporte a cumplir un horario y destino predeterminado.

Servicio al Transportador: es el administrador del parque automotor de las empresas de transporte, para facilitar la operación de ingresos de vehículos y actualización del parte automotor, se manejan convenios y contratos empresariales para dar dinámica y soluciones presentadas por las empresas transportadoras. Desde aquí se aplica el control administrativo de entrada y salida de vehículos.

Bahía de Taxis: es un servicio que presta la Terminal de transporte para la asignación de taxis a los usuarios donde se les brinda seguridad y confiabilidad, no genera ninguna clase de recaudo.

En cuanto al sistema GOPETT es una infraestructura tecnológica montada y basada en tecnología de punta a través de un backbunt de fibra óptica desde el edificio administrativo oficina 502 hasta la central de comunicaciones ubicada en el modulo 3, de donde sale un cableado estructurado en topología de red estrella que tiene una cobertura tanto en la parte administrativa como operativa en zona de pasajeros, para generar conectividad en línea a los diferentes puntos de control como la entrada y salida de la Terminal de transporte, puntos de caja y recaudo, oficina transportadora, oficina de los Joys(supervisores), cabina de taxis, circuito cerrado de televisión, pantallas de información y sistema de Información telefónica y en general la conexión a todos los sistemas de computo.

3.6.1.1. *Hallazgo Administrativo*

En el año 2006 el sistema de información (PCT) se trabajó en paralelo con el sistema anterior llamado SIGETT, mientras se iba migrando la información total al sistema de PCT. Por lo tanto el área de Bienes y cartera no se encuentra todavía en línea, pues se está en proceso de desarrollo, debilitando de manera significativa la efectividad, eficiencia y productividad en los procesos a desarrollar en la Terminal de Transporte S.A.

3.6.2. *Inventario Ofimática*

La entidad como tal maneja dos aplicativos sistemáticos que son CPT y GOPETT para uso administrativo y operacional, cuenta con 458 Licencias distribuidas así:

10 Licencias para el aplicativo GOPETT versión 2002 y 1 una para el aplicativo CPT versión 2.5.3 divididas en licencias de software operacional como lo es el sistema operativo Windows 98 y XP, herramientas sistemáticas Office 2000 y XP, licencias para el manejo de bases de datos Oracle, para el manejo de red global como la Internet y licencias de antivirus Panda, por ultimo licencias para aplicaciones Server 2003 estándar y 51 licencias para el antivirus MaCaffe que

posteriormente fueron dadas de baja para la aplicación de antivirus Panda. Que llegaron a ser 85 en procedimiento.

El inventario total se hizo con la información que brindo el sistema SIVICOF y se complementó con la información solicitada a las personas claves del Dpto. de Sistemas de la entidad.

Se realizaron las diferentes visitas y pruebas funcionales al aplicativo en algunas áreas que componen la entidad para corroborar la información que se tenía de algunos módulos que no estaban integrados.

3.6.3. Inventario de Aplicaciones Sistematizadas en Producción

Se maneja dos aplicativos ya mencionados como lo son el GOPETT que es para uso de Gerencia de operaciones de carácter Misional y el PCT que es de uso de Gerencia Administrativa de carácter Administrativo.

3.6.4. Inventario de Aplicaciones Automatizadas en Desarrollo

La Terminal de Transportes S.A. no tiene aplicaciones automatizadas en desarrollo, pues es política de la empresa comprar y adquirir los aplicativos ya desarrollados.

3.6.5. Inventario de Servidores

En la entidad cuenta con 8 servidores registrados así:

2 equipos PCs de marca IBM Netfyniti 5600, uno para servidor de Backup (Veritas) y uno para servidor de Backup (WebHosting), 2 equipos PCs de marca IBM Xseries 345, uno para servidor de Backup (aplicaciones) y uno para servidor Backup de servicio, 1 equipo PCs de marca IBM Xseries 3650 para servidor Backup contingencia de aplicación, 1 equipo PCs marca Dell Poweredge 2600 para servidor de correo electrónico, y por ultimo 1 equipo PCs de marca (HP) Hewlett Packard para servidor de Backup Sistemas de Información. Y uno que actualmente se encuentra en estado de prueba debido a que no cuenta con las licencias de funcionamiento, el cual esta en proceso.

3.6.6. Inventario de computadores personales

En la Entidad se registra un inventario de 79 Equipos de cómputo PC personales, que se encuentran en buen estado y funcionando con sistema operativo Windows XP con herramientas Office 2003 relacionados así:

CUADRO No.23
INVENTARIO COMPUTADORES

CANTIDAD	MARCA	PROCESADOR
5	Dell Latitude d610	Intel pentium M de 750 de 1,86 Ghz
12	HP dc5700	Intel pentium 4 de 3,2 Ghz
1	IBM Thinkcenter a50	Intel pentium 4 de 3.0Gb
16	IBM Netvista S40	Intel pentium 3 866Mhz
17	IBM Netvista M41	Intel pentium 4 de 2,0 Mhz
15	IBM Netvista M42	Intel pentium 4 de 2,4 Ghz
1	IBM Thinkpad R40	Intel pentium 4 de 2,0 Ghz
2	Compaq Ipaq Legacy	Pentium 3
10	HP D220	Intel pentium 4 de 2,8 Ghz
Total 79		

3.6.7. Inventario de Impresoras

En la entidad se registran 36 Impresoras en perfecto estado y funcionando distribuidas así:

CUADRO No.24
INVENTARIO IMPRESORAS

CANTIDAD	MARCA	CLASE
3	Epson 2190	Matriz de punto
2	Lexmark T644TN	Láser
2	Lexmark E342N	Láser
3	Hp 2300N	Láser
3	Symbol	Láser Térmica
2	Symbol	Láser Térmica
10	Epson 2190	Matriz de punto
1	Epson LQ 590	Matriz de punto
1	Epson FDX 5000+	Matriz de punto
1	Zebra P330i	Láser Térmica
6	Cannon	Inyección
2	Zebra P330i y Z4M	Láser Térmica
Total 36		

3.6.8. Inventario de Equipos Complementarios

Los equipos complementarios de la entidad están en perfecto estado de utilización, excluyendo los pocket, que se utilizan en temporada alta distribuidos así:

CUADRO No. 25
INVENTARIO EQUIPOS COMPLEMENTARIOS

RENGLON	MARCA	DESCRIPCION
1	Liebert	Ups 20Kva
1	3com	Planta Telefonica NBX 100
1	Conrrac	Pantalla de Información
1	Kalatel	Talaqueras
1	Pelco	CCTV Fase 1
1	Kalatel	CCTV Fase 2
1	Symbol	Pocket PC PDT8146
1	Kalatel	Controladora joystick tkd 405
1	Symbol	Lestores de código de barra
1	AireFlex	Sistema de aire acondicionado
1	Plintec	Sistema de control de acceso
1	IBM	Repotenciacion de servidores
1	Lucent	Adquisición de Firewall
1	3Com	Tarjeta digital E1
1	3Com	17 Teléfonos 3com Nbx 100
1	3com	Sistema de Información Telefónico (CallCenter)
1	Sony	Video Beam
1	Garret	Arcos detectores entrada módulos
1	Gm	Ups 6Kva
1	Kalatel	4 Controladora joystick tkd 405
1	3com	8 teléfonos 3com Nbx 100 BASIC
1	Gm	2 Ups 6Kva
1	Imation	10 USB de 2 y 4 Gigas
Total 23		

Fuente: Departamento de Sistemas

3.6.9. Inversión en Tecnología Informática

Dentro del Plan de Actualización y Modernización se requirió la adquisición e instalación en perfecto funcionamiento de un servidor, doce (12) equipos de computo, cuatro impresoras láser, tres impresoras de matriz de punto, discos duros y memoria para servidor Netfinity, para mantener el control de tiempos de permanencia en la zona operativa en forma automática con las barreras de control, y así poder garantizar la funcionalidad las 24 horas del día para realizar el control y registro de estadísticas de vehículos y pasajeros.-

La Terminal adelantó el proceso licitatorio No. TT-PMC-06-2006, el cual fue adjudicado a la Firma Unión Temporal Nueva Era Soluciones Ltda. Intelligent Business, mediante contrato No.TT-81/2006

3.6.10. Seguridad Informática

La Entidad como tal posee un plan de contingencia Informática bien estructurado que es para proveer una solución para mantener operando las funciones que son fundamentales para la alta gerencia de la Terminal, cuando son paralizadas por siniestros que afectan a la instalación computacional con un objetivo que esta relacionada con el impacto potencial que provocaría una interrupción parcial o total de los servicios de información, sobre el desarrollo de las actividades de la Terminal.

3.6.11. Plan de Informática

La Terminal de transporte posee un plan informático con un proyecto de modernización y sistematización que comprende la formulación de un Plan Estratégico de Sistemas, donde se establecen unas metas y estrategias para la infraestructura del hardware, proyectos de software y infraestructura de comunicaciones.

El área de Cartera y Facturación se presentan fallas en los reportes de los terceros de cartera, puesto que es un modulo en el que tuvo mas desarrollo técnico por parte del proveedor.

En cuanto a políticas de seguridad se comenta que algunas licencias están vencidas haciendo que los sistemas operativos de la entidad estén en riesgo de contraer virus o alguna perdida de información por los mismos, así mismo la poca actualización de los sistemas.

La entidad en el año 2006 trabajó con un aplicativo llamado SIGETT, que sólo cumplía con las necesidades del área de contabilidad y caja, el cual se trabajo en paralelo con el nuevo aplicativo llamado CPT para la integración de las distintas áreas y mejoras en la utilización de la información.

Por ello actualmente no esta del todo integrado pues faltan algunas áreas para complementar el modulo de sistemas de información.

Para tal caso, el Departamento de Bienes y Cartera que no se encuentra integrado por la cual se está en desarrollo y haciendo sus respectivos ajustes y el proceso de migración de datos con el fin de integrarlo al aplicativo PCT. Proceso que se realiza en bases de datos Excel el cual maneja y actualiza la información en PCT.

En el área de Cartera y Facturación se presentan fallas en los reportes de los terceros de cartera, puesto que estas dos herramientas son las que han tenido más desarrollo para la adecuación a las necesidades de la Terminal.

Para la migración de información principalmente se toma la información del balance y se manejan archivos en Excel como controles.

En el área de Presupuesto la migración de datos al aplicativo PCT fue hecha manualmente y fue verificada con las bases de datos de libros y folder, para contactar que la información fuera concreta y correcta.

Para la anterior vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2006 la información financiera la registraban con otro aplicativo denominado SIGETT el cual tenía los módulos de tesorería por el cual se manejaba los ingresos y egresos de la empresa, el modulo de contabilidad en donde se capturaba toda la información, estos módulos entre si estaban integrados, para el resto de la información como facturación, cartera, nomina, almacén, bienes inmuebles y muebles, se registraba manualmente en el sistema, así como el comprobante de depreciación.

Cabe decir que con el anterior aplicativo diariamente se realizaba revisión de folios, cada uno de los documentos que movían o afectaban el movimiento contable era revisado y una vez analizada la información se emitían los Estados Financieros de la Terminal.

Hasta la fecha el aplicativo ha cumplido con las expectativas para la correcta consolidación de la información financiera de la Terminal, es un programa fácil de manejar, esta orientado al análisis más que a la parte técnica, teniendo en cuenta que la parte de mayor concentración correspondía a la parametrización es decir la asignación de cuentas contables para cada uno de los módulos, lo que sigue es análisis por cada uno de los usuarios.

3.7. SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA.

La Contraloría de Bogotá mediante oficio No. 31000 – Rad. SDM: 18837 de marzo 23 de 2007 presentó a la Secretaría de Movilidad un Control Fiscal de Advertencia cuyo asunto se refirió a las deficiencias en la construcción y operación del sistema de vertimiento y tratamiento de residuos provenientes de los baños en el Terminal de Transportes de Bogotá D.C.

En el citado control de advertencia se presentaron los siguientes antecedentes:

Atendiendo lo dispuesto en el Decreto No. 1601 de 1984 y lo consignado en la Resolución 1074 de 1997 expedida por el DAMA, la Secretaría de Salud Distrital a través del Hospital de Fontibón, pidió a la Terminal de Transporte

S.A., la disposición de un sitio adecuado para descargar los residuos líquidos y sólidos provenientes de los baños ubicados en los buses.

La Terminal de Transporte eligió por un módulo de recolección de vertimientos tipo cárcamo con su propia planta de tratamiento de aguas residuales que se ubica en la parte posterior del Terminal de Transportes, a 20 metros del sitio de parqueo de los buses; 40 metros del sitio de embarque y desembarque de pasajeros y a 30 metros de los restaurantes denominados: "Preferencial" y "Camilita", como lo observamos en la siguiente fotografía (tomada por el Equipo Auditor de la Contraloría de Bogotá).

Las especificaciones técnicas del módulo son las siguientes: comprende la construcción de un cárcamo transversal en concreto reforzado, para la recolección de residuos sanitarios de los buses que se conducen a través de una tubería que se conecta a un pozo de inspección del sistema de alcantarillado de aguas negras existentes.

El sistema de la planta de tratamiento de aguas residuales está compuesto por un tanque sedimentador dividido en tres cámaras. La primera, ocupa el 50% y atrapa gran cantidad de sólidos sedimentables (lodo) y sólidos floculantes (grasas y aceites). Por medio de pasos internos, entrega a la segunda cámara, que ocupa un 25%, agua con menos sólidos, para finalmente, entregar a la tercera cámara el 25% restante que se va a tratar en el sistema. Luego pasa a lo largo de una piscina de 90 cm de profundidad conformada por capas de: gravilla, heno, biomasa (humus y cascarilla de arroz para favorecer la descomposición orgánica) y Tierra negra mezclada con minerales. Sobre las capas se siembran plantas de cáñamo cuyas raíces han sido previamente tratadas con cultivos de bacterias aeróbicas anaeróbicas, que garantizan altos porcentajes de remoción.

La Terminal de Transporte celebró los siguientes contratos en desarrollo de los estudios y construcción del módulo así:

CUADRO No. 26
INVERSIÓN REALIZADA POR EL TERMINAL DE TRANSPORTE

E-35-2001	Estudios y diseños para el módulo de excretas	\$4.300.000	Contratación Directa	Cálculo, diseño arquitectónico, diseño estructural, planos, cantidades de obra y presupuesto para la construcción del módulo.
TT-IO-03-2004	Determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas	\$8.700.000	Invitación a oferta – declarada desierta y el único proponente no cumplió financiera ni jurídicamente	
TT-063-	Estudio y diseño para la	\$8.700.000	Directa	Caracterización de vertimientos,

2004	planta de tratamiento de las aguas residuales			diseño planta de tratamiento, integración con el diseño del módulo de excretas, cantidades de obra y presupuesto para la construcción.
TT-050-2005	Construcción del módulo de excretas y de la planta de tratamiento de las excretas de los buses para la Terminal de Transportes S.A.	\$138.700.000	Licitación publica	Infraestructura física para el módulo de excretas y la planta de tratamiento.
Conv-008-2005	Interventoría técnica, administrativa y contable al contrato TT-050-2005	\$23.400.000	Convenio interadministrativo	Informes de actividades desarrolladas, recibo y visto bueno de los productos objeto del contrato
TT-058-2006	Entregar instalar y demarcar la señalización para el módulo de excretas de la Terminal de Transportes	\$7.200.000	Directa	Señales y avisos para identificación y ubicación del módulo de excretas dentro de la zona operativa de la Terminal.
TOTAL		\$191.000.000		

Fuente: Terminal de Transporte.

La administración celebró el 19 de diciembre de 2001 el contrato de diseño E-35, que fue escogido como alternativa más viable, en cuya propuesta se planteó: *“el enfoque de los diseños se centró en obtener la solución más económica, y factible desde el punto de vista técnico, económico y constructivo”*.

El 31 de diciembre de 2004 se suscribió el contrato TT-63-2004 cuyo objeto consistió en: *“Realizar los estudios de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captados por el módulo de excretas del Terminal de Transporte de Bogotá, que garantice el cumplimiento de la normatividad vigente del DAMA con relación a los vertimientos de origen doméstico, con la independencia técnica y administrativa por parte del contratista...”*, y de acuerdo al alcance del objeto, en su cláusula segunda se contempla: *“El objeto del presente contrato se realizará efectuando la consultoría requerida oportunamente, con la calidad requerida y las cantidades propuestas, conforme las especificaciones señaladas en la formulación del proyecto y en la propuesta presentada por el contratista.”*

Para el caso, la formulación del proyecto dentro de las obligaciones específicas se define en el numeral 5º uno de los alcances de la consultoría así: *“El contratista deberá tener pleno conocimiento del proyecto arquitectónico de la Arq. María Piedad Olivar que se encuentra aprobado y que contempla una rejilla de captación de los vertimientos; de igual manera, debe realizar una visita de reconocimiento al lugar exacto de la ubicación donde se tiene proyectada la construcción del módulo. El diseño de la planta debe ajustarse y complementar el diseño aprobado.”*

Así mismo, el control de advertencia presenta en su numeral IV.- el resultado de las visitas técnicas:

Visitas realizadas por la División de Medio Ambiente del Hospital de Fontibón:

- La División de Medio ambiente del Hospital de Fontibón, realizó varias visitas e inicialmente conceptuó favorablemente el manejo y tratamiento de excretas, condicionado al cumplimiento de algunas recomendaciones.
- Posteriormente, se requiere a la Terminal para que cumpla con las recomendaciones, y en virtud del incumplimiento se emite concepto desfavorable con base en la Ley 09 de 1979 y el Decreto 1601 de 1984.
- El 18 de febrero de 2005, se realizó visita de inspección vigilancia, y como resultado de las observaciones mencionadas, la Terminal de Transporte, manifestó que a finales de Febrero de 2005, entregaría el diseño del módulo de excretas para la revisión sanitaria.
- En Marzo 27 de 2006, se reunió el Comité de Sanidad Portuaria, y se concluyó replantear la ubicación del módulo de excretas y servicios anexos dado los riesgos que ello conllevaba.
- El 04 de septiembre de 2006 a solicitud de la Contraloría de Bogotá, el Hospital de Fontibón realizó visita Higiénico Sanitaria y estableció que hubo incumplimiento por parte del Terminal en la obtención del aval que debía conceder el DAMA. El Hospital de Fontibón suscribió "Acta de visita higiénico sanitaria # 004-06 con fecha septiembre 4 de 2006", en la que se comparten las mismas observaciones hechas por el grupo auditor de la Contraloría, sumando la exigencia de "presentar el aval expedido por el DAMA para el módulo de excretas"; requerimiento que se evidencia en las actas 001-06 con fecha de marzo 28 de 2006 , acta 002-06 de 26 de mayo de 2006 en el acta # 003-06 de fecha julio 21 de 2006 y que a 22 de febrero de 2007, fecha de la última comprobación realizada por la Contraloría de Bogotá no se ha cumplido.

Se informa que la Contraloría de Bogotá realizó ocho (8) visitas del 17 de julio de 2006 al 22 de febrero de 2007 en las que pudo establecer las siguientes irregularidades:

1. Falta de señalización para el respectivo uso del módulo.
2. No se contempló un plan de limpieza.
3. Carencia en el sistema para el control de olores.
4. Carencia de un plan para el manejo de lodos.
5. Falta de control de espumas.
6. Carencia de un mantenimiento preventivo.
7. El contacto directo del usuario con el foco de contaminación define la operación como de riesgo alto para la salud humana.

8. Existe vertimiento de excretas en zonas diferentes a las definidas en el diseño para tal fin, generándose un foco de contaminación.
9. Carencia en la zona afluente de un punto hidráulico, para la limpieza de la zona contaminada.
10. Presencia de vertimiento de excretas en los colectores de agua lluvias.
11. Contaminación de la capa asfáltica en la zona del módulo de excretas y deterioro de las zonas anexas al mismo.
12. El sistema de vertimiento carece de uniformidad de criterio por la forma de disposición del vertimiento de los buses y el sistema de recolección de los mismos.
13. Falta de aislamiento de la planta de tratamiento de aguas residuales, lo que evidenció presencia de basuras y deterioro del geotextil que recubre la grava, filtro de entrada y salida de la planta.
14. El operario que manipula las tapas metálicas de las cajas que conforman el sistema de tratamiento de aguas residuales, carece de los implementos de protección y seguridad personal.
15. Carencia de un tratamiento primario, (remoción de una porción de los sólidos suspendidos y de la materia orgánica de las aguas residuales), que ocasionó un colapso en el sistema, específicamente en el tanque de succión por la presencia de sólidos.
16. Contaminación en las zonas verdes aledañas a la planta de tratamiento, por el desplazamiento al tanque de sedimentación de los lodos provenientes del tanque de succión que colmató el día anterior, generándose un deterioro de las zonas verdes.
17. Deterioro de los filtros de la planta de tratamiento de aguas residuales.
18. Aposamientos de los vertimientos en áreas aledañas al módulo de excretas.
19. Arrastre de vertimientos provenientes del módulo de excretas, a otras zonas aledañas por la movilidad de los buses, que amplía el radio de contaminación y al no cerrarse los grifos de los baños antes de salir el vehículo del módulo.
20. Los elementos sólidos que se retiran del módulo de excretas son recolectados junto con las basuras que se recogen de las diferentes áreas del Terminal; para luego conducirlos al proceso de clasificación de sólidos sin ningún tipo de tratamiento de desinfección.
21. En la caja de toma de muestra posterior a la planta de tratamiento de aguas residuales, se observó gran cantidad de espuma y basura, que no debe existir, por cuanto el agua debe tener ciertas características definidas en normatividad de vertimientos que van al alcantarillado directamente.
22. El área del módulo, tiene capacidad de operación para un solo bus a pesar de que el diseño inicial previó 2 buses.
23. No se tuvo en cuenta que existen buses con 2 sistemas de vertimiento, uno a cada lado del automotor.

24. Falta de personal capacitado que oriente al conductor del bus en dicho procedimiento.
25. Al entrevistar a los conductores de los buses, manifestaron el inconformismo por la operatividad que tienen que hacer ellos mismos y por el alto grado de olores fétidos.
26. Se observó el deterioro (desportillamiento) del concreto hidráulico que sirve de soporte y fijación a la rejilla del cárcamo donde se realiza el vertimiento, lo cual conlleva a su paulatino desprendimiento.
27. Para la construcción del módulo se implementó levantar una construcción en un sistema aporticado de 2 niveles, con su respectiva cubierta; estructura que en su diseño no cumple con la normatividad sismorresistente, NSR-98
28. Luego de 10 meses de operación del sistema, aún no se ha logrado que funcione la planta de tratamiento, toda vez que se ha tenido que retirar en cuatro oportunidades las plantas que realizan la oxidación del sistema. Así mismo se ha tenido que retirar en dos oportunidades totalmente la biomasa, por cuanto no se ha podido lograr el período de retención del vertimiento apropiado para lograr su objetivo el cual consiste en filtrar las partículas contaminantes del mismo.

Como consecuencia de las visitas realizadas por la División de Medio Ambiente del Hospital de Fontibón y por la Contraloría de Bogotá, se pueden concluir las siguientes irregularidades:

A nivel técnico:

1. Para la ubicación del módulo de excretas, no se tuvo en cuenta el sitio para que este no generara un impacto negativo (salubridad).
2. El cárcamo construido para el vertimiento de las excretas, no es lo suficientemente funcional; no se adapta a los diferentes sistemas de los buses, y no garantiza la captación del 100% de los vertimientos.
3. El módulo no cumple con la normatividad sismorresistente.
4. Deficiente calidad del concreto hidráulico.
5. La vía de acceso vehicular al módulo no es funcional, toda vez que los vehículos tienen que maniobrar para acceder al módulo y este carece de señalización.

A nivel ambiental y de salubridad:

1. La ubicación del módulo de excretas y de la planta de tratamiento, se encuentran en una área cercana a locales de ventas de comida y a zona de descarga de pasajeros.
2. Al no estar funcionando la planta óptimamente por no haber logrado estabilizar su funcionamiento, se están vertiendo los desechos provenientes

de los buses sin cumplir con los rangos establecidos de separación de DBO y DQO según "RAS 2000"

3. Luego de 10 meses de operación del sistema, aún no se ha logrado que funcione la planta de tratamiento y no ha logrado el objetivo de filtrar las partículas contaminantes del mismo.
4. Los compromisos adquiridos por las visitas realizadas por el Hospital de Fontibón, a 22 de febrero de 2007, no se han cumplido.

A nivel económico:

1. La Terminal de Transporte S.A., ha tenido que contratar el servicio de mantenimiento y aseo permanente que consta de un Operario 24 horas, equipo de limpieza, mantenimiento Vactor, una hidrolavadora, suministro de cal entre otros, por un valor promedio mensual de \$10.0 millones de pesos.
2. En las condiciones físicas en que se encuentra el sistema para vertimiento y tratamiento de excretas, La Terminal de Transportes no garantiza la operatividad.
3. A pesar de haberse emprendido acciones e informado a la Contraloría de Bogotá, estas no han sido suficientes para que el sistema funcione.

Atendiendo todo lo observado en el control de advertencia descrito en detalle anteriormente, el Equipo Auditor inició su auditoría evaluando todos los informes sobre las actividades realizadas que a la fecha la entidad había remitido a la Dirección de Infraestructura.

De igual modo, el 24 de julio de 2007, se efectuó visita técnica al área donde están ubicados el módulo de excretas y su planta de tratamiento. De esta visita se pudo determinar los siguientes puntos relevantes:

1. En el módulo de excretas el olor es prácticamente imperceptible; obviamente, este se alcanza a distinguir de manera moderada en la rejilla del cárcamo colector de los desechos de los baños de los buses.
2. El módulo se encontró en un estado de limpieza muy aceptable.
3. El operador se halló con todos sus implementos de protección y de seguridad industrial.
4. Al momento de la visita, o sea 2:00 p.m., se observó, en los formatos de control de entrada de vehículos, se había registrado 54 buses para utilizar el servicio del módulo de excretas.
5. En la planta de tratamiento todavía se hacían trabajos tendientes a lograr un mayor nivel de masa filtrante pues al momento de la visita se colocaba un material compuesto por tierra negra y cascarilla de arroz.
6. Igualmente, se estaba colocando gravilla para ser utilizado como filtro a la entrada y salida de la planta de tratamiento.

7. De otra parte, el operario que se encontraba al momento de la visita, informó que hace aproximadamente cuatro (4) meses la planta de tratamiento se desmontó casi totalmente a fin de corregir unos errores de instalación que se presentaron durante la ejecución de las obras.
8. Así mismo, se estaban tomando muestras del tratamiento efectuado por la planta a efectos de medir en el laboratorio de Transform Ecoskandia.
9. Fue muy evidente que las vías de acceso al módulo de excretas presentan un alto deterioro de la base y capa de rodadura.

Igualmente, el 16 de agosto del año en curso se realizó visita técnica al módulo de excretas y planta de tratamiento con el objeto de verificar los avances logrados por la entidad para atender las observaciones consignadas en el control de advertencia y el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente. Se observó de la existencia de los siguientes elementos y actividades:

1. Señalización para el respectivo uso del módulo.
2. Plan de limpieza.
3. Sistema para el control de olores.
4. Plan para el manejo de lodos.
5. Control de espumas.
6. Mantenimiento preventivo.
7. Eliminación del contacto directo con el usuario.
8. El vertimiento de excretas se efectúa en la rejilla respectiva del módulo de excretas.
9. En el área del efluente la existencia de punto hidráulico, para la limpieza de la zona contaminada.
10. Área exenta de residuos de vertimiento de excretas en los colectores de agua lluvias.
11. Las rejillas de captación del módulo de excretas atienden cualquier sistema de vertimiento de excretas de los buses que acceden al servicio.
12. Aislamiento de la planta de tratamiento de aguas residuales.
13. El operario que maneja las tapas metálicas de las cajas que conforman el sistema de tratamiento de aguas residuales, presenta los implementos de protección y seguridad personal.
14. Tratamiento primario, (remoción de una porción de los sólidos suspendidos y de la materia orgánica de las aguas residuales).
15. Limpieza en las zonas verdes aledañas a la planta de tratamiento.
16. Filtros de la planta de tratamiento de aguas residuales debidamente mantenidos.
17. Los elementos sólidos que se retiran del módulo de excretas son recolectados separados de las basuras que se recogen de las diferentes áreas del Terminal.
18. El área del módulo presenta capacidad de operación para dos (2) buses.

19. Se tuvo en cuenta que hay buses con diferentes sistemas de vertimiento.
20. Personal capacitado que oriente al conductor del bus en dicho procedimiento.

A pesar de los esfuerzos e importantes avances de la Terminal de Transporte S.A. en atender las observaciones de la Auditoría, la capa asfáltica de la vía para acceder al módulo de excretas se encuentra aún fisurada y agrietada de manera importante. A este punto la entidad informó que se encuentra en trámite un contrato para rehabilitar, entre otros sectores, esta vía de acceso.

Con respecto a las inversiones realizadas llama la atención que se han efectuado veinte (20) contratos entre el año 2001 y el 2007 por un valor total de \$324.5 millones referidos a estudios y diseños, construcción del módulo y de la planta de tratamiento, señalización para el módulo, mantenimiento y aseo al módulo, adquisición de una bomba sumergible, instalación y suministro de red eléctrica para motobomba, operación y mantenimiento, caracterización de aguas residuales tratadas por la planta de tratamiento del módulo de excretas, caracterización de lodos, suministro e instalación cerca viva para cerramiento de la planta de tratamiento y mantenimiento y remoción de fenoles.

3.7.1 Hallazgo Administrativo

El Equipo de Auditoría evidencia que después de más de quince (15) meses de operación del sistema –éste entró en operación el 17 de julio de 2006- no se ha conseguido que la planta de tratamiento remueva todos los parámetros, faltando por cumplir todavía el relacionado con los Compuestos Fenólicos en las concentraciones exigidas por la Resolución 1074 de 1997 del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente – DAMA, en la cual se establecen estándares ambientales en materia de vertimientos.

Lo afirmado arriba preocupa a este ente de control más aún cuando la entidad desde un principio en sus informes a la Contraloría sobre el Módulo de Excretas y Planta de Tratamiento ha informado que: *“El pasado 17 julio de 2006, entró en operación y funcionamiento en la Terminal de Transporte de Bogotá el primer modulo de excretas y la planta de tratamiento del país, para dar manejo a las aguas residuales descargadas por los buses que tienen servicio de baño.”*

Complementaria a las evaluaciones anteriores mencionadas, el Equipo Auditor en desarrollo al seguimiento del control de advertencia, evaluó, entre otros, los siguientes contratos:

CONTRATO TT-050-2005:

Objeto: Construcción del módulo y de la planta de tratamiento de las excretas de los buses para la Terminal de Transporte S.A.

Valor: \$138.7 millones.

Proceso: Licitación de obra pública No. TT-LP-05-2005.

Contratista: Hidromecánicas Ltda.

Producto: Infraestructura física para el módulo de excretas y la planta de tratamiento.

Fecha de terminación: Junio de 2006.

CONVENIO CONV-008-2005

Objeto: Interventoría técnica, administrativa y contable al contrato TT-050-2005 para la construcción del módulo de excretas y planta de tratamiento de la Terminal de Transporte S.A.

Valor: \$23.4 millones.

Proceso: Convenio interadministrativo.

Contratista: Facultad de Ingeniería- Universidad Nacional.

Producto: Informes de actividades desarrolladas, recibo y visto bueno de los productos objeto del contrato de obra.

Fecha de terminación: Julio de 2006.

CONTRATO TT-058-2006

Objeto: Entregar, instalar y demarcar la señalización para el módulo de excretas de la Terminal de Transporte S.A.

Valor: \$7.2 millones

Proceso: Contratación directa.

Contratista: Yazmín Ramírez Acuña

Producto esperado: Señales y aviso para identificación y ubicación del módulo de excretas dentro de la zona operativa de la Terminal.

Fecha de terminación: Contrato con declaratoria de caducidad por incumplimiento.

En la formulación y justificación del proyecto para este contrato presentada en su respectivo formato de mayo de 2005, se asigna para el proyecto la suma de \$8.8 millones incluido IVA régimen simplificado, de un lado, y la forma de pago corresponde a uno del 100% previa presentación de factura y certificado de cumplimiento expedido por el interventor, por otro.

Posteriormente, en la propuesta de la contratista a la Terminal de Transporte en julio 21 de 2006, su propuesta asciende a \$7.3 millones. Así mismo, en sus condiciones comerciales presenta que se requiere un 50% como anticipo.

Otro oferente, Paulo César Yáñez, presentó propuesta por valor de \$8.1 millón y la forma de pago a convenir.

De otra parte, en la selección del proponente, se observa que se escoge a la firma INVICTUS. Se afirma que la firma Paulo Cesar Yáñez no cumple con el tiempo estipulado de un año en la Cámara de Comercio.

3.7.2 Hallazgo Administrativo

Considera este ente de control que la entidad actuó con desatención en la valoración de las propuestas toda vez que se seleccionó una firma que no cumplía con los términos de referencia representados en el formato Código GCC-401 denominado Formulación y Justificación Básica de Proyecto, específicamente lo relativo a la forma de pago especificada en un pago del 100%, cuando la proponente solicitaba un anticipo del 50%.

Por lo anterior, se incumplió lo dispuesto por la Ley 80 de 1993 en el Artículo 24, numeral 8, y Artículo 29.

3.7.3 Hallazgo Administrativo.

Se observa que la entidad actuó con desatención en la evaluación de las propuestas al desestimar la propuesta de la firma Paulo César Yáñez, aduciendo un argumento que no estaba estipulado en las condiciones previas según lo indicado en el formato Código GCC-401 denominado Formulación y Justificación Básica de Proyecto.

Por lo anterior, no se cumplió lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 en su Artículo 24, numeral 8 y el Artículo 29.

3.7.4 Hallazgo Administrativo

Observa esta auditoría que la entidad actuó con desatención en la valoración de las propuestas, toda vez que en el cuadro comparativo que sirvió de base de éste ejercicio, no se presentan las firmas, nombres y cargos de los funcionarios que participaron ni la fecha respectiva.

Por lo anterior, no se cumplió lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 en su Artículo 24 numeral 8.

3.7.5 Hallazgo Administrativo

La entidad no actuó con claridad y la atención debida en la elaboración de los términos de referencia, toda vez que no tuvo en cuenta la especificación que las láminas para señalización vertical deben cumplir según lo dispuesto en el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Transporte del año 2004, el cual exige que las señales se deben fabricar en lámina galvanizada.

Por lo anterior, no se cumplió lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 en su Artículo 24 numeral 5º, literales a) y c).

El contratista ejecutó aproximadamente el 40% de las actividades contratadas; sin embargo, no terminó de ejecutar el contrato. La Terminal no efectuó pago alguno por ningún concepto derivado de este contrato.

Luego de realizado el trámite respectivo para la declaratoria de caducidad del contrato, la entidad adelantó las gestiones y el proceso para contratar nuevamente este servicio. De esto se derivó el contrato OS-070-2007.

Mediante Resolución No.11 de febrero 23 de 2007 la Terminal de Transporte resuelve declarar la caducidad del contrato por el incumplimiento parcial del contrato y por haber hecho caso omiso a los reiterados requerimientos que para el efecto realizó el interventor del contrato. En los antecedentes de esta resolución, entre otros, se presenta que según informe del interventor de octubre 11 de 2006, se había ejecutado el 50% del objeto del contrato.

A través de oficio de 2 de marzo de 2007 Seguros Cóndor S.A. interpuso recurso de reposición contra la Resolución No.11 de 2007, por lo siguiente:

- a) Inexistencia de siniestro para la compañía: Se observó que en la parte resolutiva no se hizo mención alguna a la póliza cuya efectividad se pretende así como del valor que se persigue a título de indemnización. En la parte resolutiva no se dispone hacer efectiva la garantía expedida por Seguros Cóndor S.A., limitándose a declarar la caducidad del contrato TT-58-2006 y ordenar a que se notifique la resolución.
- b) Incumplimiento de la obligación del asegurado de asumir la carga de la prueba: El artículo 1077 del Código del Comercio le impone al asegurado la carga de la prueba, es decir, el deber legal de acreditar que el siniestro que se reclama efectivamente ocurrió, así como de determinar y demostrar plenamente la cuantía en que éste ha sido valorado.

Con base en los anteriores argumentos, la Aseguradora solicitó la revocatoria en su totalidad del contenido de la Resolución No.11 de febrero 23 de 2007.

El anterior recurso de reposición fue resuelto mediante Resolución No. 36 de mayo 3 de 2007 donde se resuelve modificar la parte resolutiva de la Resolución No.11 de febrero 23 de 2007, así:

ARTÍCULO PRIMERO. Declarar la caducidad del Contrato TT-58-2006 celebrado entre la Terminal de Transporte S.A. y Yazmín Ramírez Acuña, ante el incumplimiento parcial del mismo. El monto del incumplimiento parcial asciende a \$4.5 millones, de conformidad a la parte motiva de la presente resolución.

PARÁGRAFO. Como consecuencia de la anterior declaración se procede a hacer efectiva la póliza única de seguro de cumplimiento que ampara el contrato TT-58-2006, en cuanto al amparo de cumplimiento por la suma de \$904.200 m/cte. Con cargo a la póliza de seguro de cumplimiento a favor de entidades estatales número 300001475 de la Compañía de Seguros Generales Cóndor S.A., sin perjuicio del cobro del saldo restante de la obligación al contratista Yazmín Ramírez Acuña.

3.7.6 Hallazgo Administrativo

Se observa que la entidad no actuó con la atención debida al presentar información incongruente en las dos (2) resoluciones expedidas con ocasión de la declaratoria de caducidad del Contrato No. TT-58 de 2006, evidenciándose la falta de cuidado en la revisión y presentación de dicha información que sirvió de base como antecedente para la expedición de la Resolución No.11 de febrero 23 de 2007, toda vez que en el informe de intervenidores de octubre 11 de 2006, comunica que el contratista había ejecutado el 50% del objeto del contrato; sin embargo, posteriormente en la Resolución No.36 de mayo 3 de 2007 se informa que el porcentaje de ejecución es del 37.9%.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Terminal incumplió la Ley 80 de 1993 en su Artículo 4, numeral 6, y Artículo 24, numeral 7.

CONTRATO OS-070-2007:

Objeto: Suministro e instalación de señalización para el módulo de excretas ubicado en la Terminal de Transporte.

Valor: \$6.49 millones.

Proceso: Contratación directa.

Contratista: María Melier Abril de Cortés.

Producto esperado: Señales y avisos para identificación y ubicación del módulo de excretas dentro de la zona operativa de la Terminal.

Fecha de iniciación: Julio 5 de 2007.

Plazo: 15 días hábiles.

Fecha de terminación: Julio 27 de 2007.

CONTRATO TT-63-2004

Contratista: TRANSFORM ECOSKANDIA.

Objeto: Realizar los estudios de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas del Terminal de Transporte de Bogotá, que garantice el cumplimiento de la normatividad vigente del DAMA con relación a los vertimientos de origen doméstico.

Valor del contrato: \$8.7 millones.

Forma de pago: Un primer pago del 40% del valor del contrato, previo cumplimiento de los requisitos de ejecución. Un pago final del 60% del valor del contrato, previa entrega del informe final, certificación de cumplimiento y recibo a satisfacción de Iso estudios expedido por el interventor del contrato.

El contrato inicia el 31 de enero de 2005 y termina el 24 de febrero del mismo año.

El acta de liquidación se suscribe el 15 de junio de 2005. En ésta se relacionan dos pagos por valor total de \$8.7 millones.

Para junio de 2005 la entidad ya contaba con los estudios y diseños del módulo de excretas y la planta de tratamiento, por lo que adelantó la contratación de la obra para la construcción de estos, mediante la Licitación de Obra Pública TT-LP-05-2004.

3.7.7 Hallazgo Administrativo

No actuó con la atención debida la entidad en el Contrato TT-63 de 2004, al revelar el Equipo Auditor incongruencia en los términos de referencia del proyecto entre el Objeto del Proyecto y la Descripción del Problema a resolver, aspectos fundamentales de los términos de referencia consignados en la Formulación del Proyecto.

El Objeto del proyecto presentó “*Estudio de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de las aguas residuales captadas por el módulo de excretas del Terminal de Transporte de Bogotá*” (el subrayado es nuestro); mientras que en la descripción del problema a resolver, en su último párrafo se selecciona de antemano el sistema de tratamiento, cuando presenta: “*Una vez realizado el diseño de la planta por el sistema de láminas filtrantes, se contará con un proyecto completo y viable técnicamente para su construcción.*” (El subrayado es nuestro). Este Equipo Auditor se pregunta ¿por qué si el objeto del proyecto es “*determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas...*”, inexplicablemente, en la descripción del problema, se selecciona al presentar el sistema de láminas filtrantes?

Es tan evidente dicha inconsistencia que de cinco (5) cotizaciones presentadas, H&F, DEPURAR LTDA, Medina Rivera, Universidad Nacional, Transform Ecoskandia, sólo ésta última presentó el sistema de láminas filtrantes. De otra parte, todas las firmas presentaron una metodología para determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales iniciando con la determinación del caudal y la caracterización de las aguas residuales para tener parámetros reales de referencia. Es decir, las propuestas fueron consecuentes con el objeto del proyecto. Esta Auditoría se pregunta entonces, ¿por qué, si desde un comienzo la entidad tenía claridad que la mejor alternativa era el sistema de láminas filtrantes, no se especificó dentro del mismo objeto del proyecto?

No se respetó lo dispuesto por la Ley 80 de 1993 en su Artículo 24 DEL PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA, numeral 5º, literales a), b), c) y e).

3.7.8 Hallazgo Administrativo

En el Contrato TT-63 de 2004 la entidad optó, sin un estudio de factibilidad previo que lo desmostrara, que el mejor sistema de tratamiento desde el punto de vista ambiental, técnico y económico, era el de las láminas filtrantes.

A pesar de que el Objeto del proyecto del Formato de Formulación del Proyecto se presentó como *“Estudio de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de las aguas residuales captadas por el módulo de excretas del Terminal de Transporte de Bogotá”* y como tal hacía creer al lector desprevenido que se refería a un estudio de factibilidad para definir el sistema de tratamiento más conveniente, no lo fue así, toda vez que la entidad seleccionó a la firma Transform Ecoskandia con su sistema de láminas filtrantes como la mejor alternativa de tratamiento de aguas residuales para el Terminal de Transporte de Bogotá.

Este Equipo Auditor al analizar la descripción del problema a resolver, en su último párrafo evidencia que se selecciona de antemano el sistema de tratamiento, cuando presenta: *“Una vez realizado el diseño de la planta por el sistema de láminas filtrantes, se contará con un proyecto completo y viable técnicamente para su construcción.”* Esta Auditoría se pregunta ¿cuál fue el verdadero propósito del líder del proyecto de presentar como objeto del proyecto “determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas...”; mientras, en la descripción del problema, se selecciona el sistema de láminas filtrantes?

No se puede aceptar de manera alguna que la valoración de unas cotizaciones pueda remplazar el estudio de factibilidad que garantizara la selección del sistema de tratamiento más adecuado y conveniente desde el punto de vista técnico, económico y ambiental.

De igual forma, no se puede admitir que el diseño arquitectónico existente del módulo de excretas realizado por la arquitecta Piedad Olivar bajo el contrato E-35 de 2001, presentado entre otros aspectos en la descripción del problema de la formulación del proyecto, pueda sustituir el estudio de factibilidad requerido. Dicho estudio de factibilidad, en primera instancia, debía entregar los criterios técnicos, económicos y ambientales, para seleccionar la alternativa más viable. Finalmente el estudio debería presentar el diseño de la planta de tratamiento, el ajuste con el diseño existente, la visita al sitio preciso donde se proyectó la construcción del módulo, los manuales de mantenimiento y funcionamiento con sus costos respectivos.

De la Ley 80 de 1993 la entidad no cumplió lo estipulado en su Artículo 25 numeral 12 y Artículo 26, numeral 3.

3.7.9 Hallazgo Administrativo

La entidad no actuó con la atención debida cuando previo a la suscripción del contrato TT-63 de 2004 concluye en observaciones del cuadro comparativo que reposa a folio 16 de la carpeta del contrato, que la firma Transform Ecoskandia ofrece técnicamente la mejor solución para el correcto funcionamiento del módulo de excretas, toda vez que no es consistente la comparación, teniendo en cuenta que la otra propuesta, es decir, la de la Universidad Nacional, contemplaba, tal como lo pedía el objeto de la Formulación del Proyecto entregado por la Terminal de Transporte, como finalidad un estudio que llevaría a la identificación de una alternativa de tratamiento más apropiada para el cumplimiento de la Resolución 1074 de 1997.

Se concluye que no se respetó lo dispuesto por la Ley 80 de 1993, Artículo 24, numeral 5, literal b) y numeral 8.

3.7.10 Hallazgo Administrativo

En la etapa precontractual del Contrato TT-63 de 2004, se evidenció que en los términos de referencia para la contratación de los diseños de la planta de tratamiento no se estipularon todos los parámetros requeridos en la Resolución 1079 de 1997, en especial su artículo 3º sobre relativo a que todo vertimiento de residuos líquidos a la red de alcantarillado público y/o a un cuerpo de agua, deberá cumplir con los estándares allí establecidos que para este caso faltó el de DQO5, Compuestos Fenólicos, Mercurio, Plomo, Plata y Aforo de Caudal. Lo anterior originó que se presentaran propuestas sin estos parámetros lo cual, posteriormente, dio lugar a que se construyera una planta de tratamiento con

falencias, como el hecho que a la fecha no se pueda remover los Compuestos Fenólicos en la concentraciones que lo pide la Resolución 1074 de 1997.

Este requerimiento no fue tenido en cuenta en los términos de referencia del contrato mencionado anteriormente el cual se refería a “*realizar los estudios de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas del Terminal de Transporte de Bogotá, que garantice la normatividad vigente del DAMA con relación a los vertimientos de origen doméstico*” toda vez que en las obligaciones específicas presentadas en 1. Caracterización de los vertimientos se presentan como parámetros exigidos sólo: DBO, DQO, Grasas y Aceites, Sólidos sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales y PH. Como se observa, faltó incluir un parámetro fundamental como es el relativo a fenoles. Lo anterior es reiterado en el numeral 3 de los mismos términos de referencia sobre parámetros del agua tratada.

Lo exigido en la Resolución 1074 de 1997, es evidentemente consecuente y ratificado con el Requerimiento de la Subdirección Ambiental del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente DAMA con radicado 2006ER4486 de 4 de diciembre de 2006, dirigido a la Terminal de Transporte donde para la planta de tratamiento de excretas, entre otros aspectos, solicita: “*La caracterización del efluente deberá contener los parámetros: DBO, DQO5, Sólidos Suspendidos Totales, Tenso Activos (SAAM), Aceites y Grasas, Sólidos Sedimentables, PH, Temperatura, Compuestos Fenólicos, Mercurio, Plomo, Plata y aforo de Caudal.*”

Por lo anterior, la entidad para compensar dicha limitación congénita de la planta de tratamiento y después de haber obtenido caracterizaciones que no cumplían la Resolución 1079 de 1997 el parámetro relativo a Compuestos Fenólicos, efectúa el Contrato TT-OS-072 de 2007 con TRANSFORM ECOSKANDIA, por valor de \$2.1 millones, cuyo objeto es el mantenimiento y remoción de fenoles en la planta de tratamiento de aguas residuales del módulo de excretas.

Se observa que no se respetó lo dispuesto por la Ley 80 de 1993, Artículo 24, numeral 5, literales c) y e).

3.7.11 Hallazgo Administrativo

La entidad no actuó con el cuidado y la atención debida en la etapa precontractual del Contrato TT-63 de 2004 cuando la Terminal de Transporte, sin ningún estudio de consultoría existente, decide adoptar erróneamente como sistema de tratamiento de aguas residuales captadas por el módulo de excretas de la Terminal el de láminas filtrantes propuesto por la firma TRANSFORM ECOSKANDIA, toda vez que dicho sistema a la fecha no ha sido capaz de tratar el

parámetro Compuestos Fenólicos en una concentración de 0,2 mg/l, establecida en la Tabla presentada en el Artículo 3º de la Resolución 1074 de 1997.

De hecho, la firma PAÍS MÁS LIMPIO Ltda. en cumplimiento de la Orden de Servicios TT-OS-029 de 2007, presenta en el numeral 6 sobre Conclusiones y recomendaciones de su Informe de Caracterización de Aguas Residuales del Módulo de Excretas de la Terminal de Transporte, entre otras conclusiones, lo siguiente:

“De acuerdo con los resultados obtenidos de la caracterización fisicoquímico del agua residual industrial en el Módulo de excretas del TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., el vertimiento NO CUMPLE con lo establecido para los parámetros DBO5 y fenoles de acuerdo con los criterios establecidos en la Resolución 1074 del 97 y la Resolución 1596 de 2001 emitidas por el DAMA para los mismos, por lo tanto la remoción de estos parámetros en la Planta de Tratamiento Biológica debe ser mayor o igual al 65%.

- *Es recomendable complementar el Sistema de Tratamiento actual, con un mecanismo para reducir la concentración tanto de FENOLES, que puede consistir en una aireación bastante fuerte para oxidar estos fenoles antes de entrar a la planta, pues en los resultados no se evidencia alguna tendencia de reducción de este parámetro y reforzar a la salida con una Filtración Lenta de lecho mixto con arena y carbón activado, aprovechando las propiedades del carbón activado para reducir los fenoles que no se hayan oxidado con la aireación.”*

Posteriormente, la Terminal para hacer el seguimiento de los estándares ambientales en materia de vertimientos adelantó la caracterización de las aguas residuales tratadas por la planta de tratamiento del módulo de excretas, suscribe cuatro órdenes de servicio, TT-OS-80-2006, TT-OS-03-2007, TT-OS-029-2007 y TT-OS-061-2007 cuyo valor total de éstos asciende a \$ 9.4 millones, detecta que en todos los monitoreos y caracterizaciones el incumplimiento de la Resolución 1074 de 1997, específicamente del parámetro Compuestos Fenólicos. Teniendo en cuenta los anteriores resultados, la entidad decide suscribir el Contrato TT-OS-072 de 2007 por valor de \$2.1 millones con TRANSFORM ECOSKANDIA, quien fue la misma firma que elaboró los estudios de consultoría para determinar el sistema de tratamiento de aguas residuales.

El Equipo Auditor mediante oficio 31106-34 de septiembre 5 de 2007, pregunta a la entidad sobre cuándo se realizaría la próxima remoción de fenoles. La entidad responde a través de oficio Nr. 2007EE5579 de septiembre 18 de 2007 lo siguiente: *“Informamos que con la adición de la bacteria utilizada para remover fenoles en el mantenimiento realizado en el mes de agosto, el sistema logrará la remoción de dicho parámetro.*

Es importante aclarar que con la adición de esta bacteria una sola vez se puede lograr la remoción de los parámetros en las concentraciones que solicita la Resolución 1074 de 1997.

No obstante, la Terminal teniendo en cuenta que el sistema es biológico y que dependiendo de las condiciones de su medio, esta puede verse afectada en su etapa inicial, se contempló realizar un reforzamiento de la bacteria que remueve fenoles en el segundo mantenimiento.”

Por lo anterior, es evidente que las láminas filtrantes, sistema de tratamiento escogido por la entidad sin un estudio previo, no ofrece la seguridad de cumplir con todos los parámetros estipulados en la normatividad respectiva, permaneciendo la duda si la remoción de fenoles a través del Contrato TT-OS-072 de 2007 fue suficiente para su remoción permanente.

Para este caso, se incumplió lo estipulado en la Ley 80 de 1993, los siguientes artículos: Artículo 24, numeral 5, literal e), Artículo 25, numeral 12 y Artículo 26, numeral 3.

TT-OS-029-2007

Contratista: PAÍS MÁS LIMPIO Ltda.

Objeto: Caracterización de aguas residuales tratadas por la planta de tratamiento del módulo de excretas de la Terminal de Transporte.

Plazo: quince (15) días a partir de la firma de la Orden de Servicios.

Valor: \$2.1 millones

Obligaciones específicas: Realizar muestreo de tipo compuesto en la entrada al sedimentador, salida del sedimentador y salida de la planta de tratamiento.

TT-OS-061-2007

Contratista: ANALQUIM Ltda.

Objeto: Caracterización de aguas residuales tratadas por la planta de tratamiento del módulo de excretas de la Terminal de Transporte.

Plazo: Seis (6) meses a partir de la firma de la Orden de Servicios.

Valor: \$5.5 millones

Obligaciones específicas: Realizar muestreo de tipo compuesto en la entrada al sedimentador, salida del sedimentador y salida de la planta de tratamiento de aguas residuales.

CONTRATO TT-OS-72-2007:

Objeto: Mantenimiento y remoción de fenoles en la planta de tratamiento de aguas residuales del módulo de excretas.

El contrato se suscribe con la firma TRANSFORM ECOSKANDIA, quien fue la misma que efectuó el diseño de la planta de tratamiento.

Duración: un (1) año.

Valor: \$2.1 millones.

3.7.12 Hallazgo Administrativo

Se clasificó erróneamente el Contrato TT-OS-072 de 2007 como una orden de servicios cuando éste correspondía a un contrato de obra. Lo anterior por cuanto en la Ley 80 de 1993 en su artículo 32 de los contratos estatales, en su numeral 1° define a los contratos de obra como: “*Son contratos de obra los que celebran las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de pago.*” (El subrayado es nuestro). Se observa que el mantenimiento y la remoción de fenoles, actividades fundamentales del contrato, van dirigidas a bienes inmuebles, en este caso la planta de tratamiento de aguas residuales del módulo de excretas.

Ante el anterior señalamiento, la Terminal mediante oficio Nr. 2007EE5476 de septiembre 7 de 2007, respondió:

“*Si bien es cierto la Ley 80 de 1993, señala y define las diversas clases de contratos que pueden celebrar las entidades de derecho público. En el artículo 32, inciso 1° de la norma referida, define el contrato de obra pública como:*

“*Los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago.*”

Cabe señalar que la doctrina colombiana ha determinado que la ejecución del contrato de obra pública consiste básicamente en que el trabajo material que se realiza sobre el inmueble debe afectarlo de manera permanente, es decir, que los bienes muebles instalados entran a formar parte de él como un todo. A contrario sensu, si los bienes muebles conservan su independencia y autonomía se estaría entonces frente a otra clase de contrato. (Subrayado fuera del texto)

Así mismo la Dirección de Impuestos y Aduanas en su concepto 101130 de 2000 expresó: “*Los contratos de obra o construcción de bien inmueble son aquellos por los cuales el contratista, directa o indirectamente edifica, fabrica, erige o levanta obras, edificios, puentes, carreteras, represas y en general obras inherentes a la construcción...*” (Subrayado fuera del texto)

En este orden de ideas, en las obligaciones específicas de la orden de servicio TT-OS-72-2007 cuyo objeto es el mantenimiento y remoción de fenoles en la planta de tratamiento de aguas residuales del módulo de excretas, no establece ninguna modificación o mejora a la estructura de la planta de tratamiento; sino por el contrario se circunscribe a una de las muchas actividades necesarias para el correcto y adecuado funcionamiento del módulo de excretas.

Así las cosas enmarcamos la actividad desarrollada por el contratista TRANSFORM ECOSKANDIA como una prestación de servicios porque el objeto de la orden suscrita complementa el desarrollo de las funciones de la planta de tratamiento de propiedad de la Terminal de Transporte S.A. a fin de lograr mantener y proteger dicho bien, siguiendo los lineamientos del Decreto 4579 del 27 de diciembre de 2006 Ministerio de Hacienda.

Suponer que cualquier actividad que se desarrolle sobre cualquier bien inmueble propiedad de la Terminal de Transporte S.A. implica un contrato de obra, haría que tanto los contratos de aseo, vigilancia y demás suscritos por la Entidad deban ser catalogados como contratos de obra.”

La anterior respuesta de la entidad no es del recibo de este ente de control toda vez que no desconfigura la observación encontrada. En la formulación del hallazgo no se está asegurando que “*cualquier actividad que se desarrolle sobre cualquier bien inmueble propiedad de la Terminal de Transporte S.A. implica un contrato de obra*”; todo lo contrario, se observa que por ser dos (2) actividades, una de mantenimiento de la planta de tratamiento y otra de remoción de fenoles, implica, necesariamente no una actividad cualquiera y corriente, sino más bien una específica, que para desarrollarla se requiere poseer un cierto grado de pericia técnica específica sobre el tema en particular que es, evidentemente, de mayor complejidad, conocimiento y exigencia que la de una actividad de aseo o vigilancia. De otra parte, las actividades de aseo y vigilancia son básicas para el apoyo al funcionamiento de la entidad; mientras que la de mantenimiento y remoción de fenoles de la planta aludida, es fundamental para la operación de la planta.

Así mismo, la entidad trae a colación la existencia de una “doctrina colombiana” pero no menciona el autor de ésta. De otro lado, el concepto de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales citado anteriormente por la Terminal, hace mención a una categorización específica de esa entidad, sin que ello implique que deba interpretarse como jurisprudencia teniendo en cuenta que la DIAN tiene un carácter eminentemente técnico y especializado.

ANEXO No 1
CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR \$	NUMERACIÓN DE HALLAZGOS
Administrativos			3.3.4.1.3, 3.3.6.3.1, , 3.4.1.1, 3.4.1.2, 3.4.1.3, 3.4.2.1, 3.4.2.2, 3.4.2.3, 3.4.2.4, 3.4.2.5, 3.4.2.6, 3.4.2.7, , 3.4.3.2.1, 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3, 3.5.4, 3.5.5, 3.6.1.1, 3.7.1, 3.7.2, 3.7.3, 3.7.4, 3.7.5, 3.7.6, 3.7.7, 3.7.8, 3.7.9, 3.7.10, 3.7.11, 3.7.12.
Fiscales			-
Disciplinarios			-
Penales			-
TOTAL			31

**ANEXO No 2
BALANCE GENERAL A 31 – 12 - 2006**