



INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL –
MODALIDAD REGULAR

EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO
“TRANSMILENIO S.A.”

PERÍODO AUDITADO 2009

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL - PAD 2010

CICLO I

SECTOR MOVILIDAD

Junio de 2010.



AUDITORÍA INTEGRAL A EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO
"TRANSMILENIO S.A."

Contralor de Bogotá	MIGUEL ÁNGEL MORALESRUSSI RUSSI
Contralor Auxiliar	VICTOR MANUEL ARMELLA VELÁSQUEZ
Director Sectorial	ALBERTO MARTÍNEZ MORALES
Subdirector de Fiscalización Infraestructura.	LUIS CARLOS GUARÍN LÓPEZ
Subdirector de Fiscalización Movilidad. (E)	OMAR EDUARDO ROMERO GUTIERREZ
Asesor	FAUSTINO CHAVEZ CRUZ
Equipo de Auditoría	Líder LUIS FERNANDO BERDUGO MONTILLA EDGAR AVELLA DIAZ JOSÉ BELISARIO CAÑÓN PÉREZ CESAR ARTURO HOME CELIS JORGE EFRAIN LAVERDE ENCISO CLAUDIA LILIANA FORERO NIÑO CARLOS JOSÉ GARAY HECTOR MIGUEL CASTRO GONZÁLEZ OSCAR EMERIO SÁNCHEZ VALENZUELA OLGA LUCIA REYES HERNÁNDEZ.



TABLA DE CONTENIDO

1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL.....	9
2. ANÁLISIS SECTORIAL.....	19
2.1. EN FEBRERO DE 2009, LA CONTRALORIA DE BOGOTÁ ADVIERTE QUE POR DEFICIENCIAS EN LA PLANEACION, POR HABERSE CONTRATADO CON ESTUDIOS Y DISEÑOS INCOMPLETOS, Y POR LOS REITERADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS, SE GENERÓ UN ATRASO CERCANO A LOS 17 MESES EN LAS OBRAS DE LA FASE III, QUE PRODUCIRÁ EN LAS FINANZAS DISTRITALES UN ENORME HUECO FISCAL, QUE SERA MAYOR EN LA MEDIDA QUE NO SE RECUPEREN LOS \$72.000 MILLONES DEL ANTICIPO ENTREGADO A LA UT TRANSVIAL.	19
2.2. EL 10 DE FEBRERO DE 2010, EL CONTRALOR DE BOGOTÁ SOLICITA AL PRESIDENTE URIBE EVALUAR NUEVA PRÁCTICA DE CAPTACIÓN DE DINERO POR PARTE DE CONTRATISTAS.	40
2.3. EN MARZO DE 2010 EL CONTRALOR DE BOGOTÁ LE SOLICITA AL SUPERINTENDENTE DE SOCIEDADES, VALORAR LA SOLICITUD DE ADMISIÓN AL REGIMEN DE INSOLVENCIA EMPRESARIAL PREVISTO POR LA LEY 1116 DE 2006, RADICADO POR LAS EMPRESAS DEL DENOMINADO “GRUPO NULE”; NO SOLO A LA LUZ DE LOS REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD DEFINIDOS POR LA LEY, SINO DE LOS RECURSOS PÚBLICOS QUE DEBEN SER PROTEGIDOS EN RAZÓN DEL INTERES GENERAL Y DEL MONTO DEL POSIBLE DAÑO AL PATRIMONIO PÚBLICO DE LOS BOGOTANOS.	42
2.4. POR HABERSE CONTRATADO CON ESTUDIOS Y DISEÑOS INCOMPLETOS Y POR LOS REITERADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS, EL PROCESO CONSTRUCTIVO SE AUMENTÓ DE 26 A 43 MESES, CON EFECTOS GRAVES EN LAS FINANZAS DISTRITALES.	48
2.5 EN ENERO DE 2010 EL CONTRALOR DE BOGOTA LE RECUERDA A LA DIRECTORA DEL IDU SOBRE LAS REITERADAS ADVERTENCIAS QUE DESDE DICIEMBRE DE 2008 SE HAN VENIDO FORMULANDO EN LOS INFORMES DE AUDITORIA SOBRE LOS INCUMPLIMIENTOS EN LOS PROCESOS CONSTRUCTIVOS ADELANTADOS POR LA UNION TEMPORAL TRANSVIAL, Y LE SOLICITA DE MANERA PERENTORIA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS CRONOGRAMAS PREVISTOS, Y LA PROTECCION DEL PATRIMONIO PUBLICO ENTREGADO AL CONTRATISTA.	49
2.6. EN JUNIO 23 DE 2010, EL CONTRALOR DE BOGOTÁ, SOLICITÓ INFORMACIÓN ACERCA DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y/O CONTRATISTAS QUE HAN PARTICIPADO EN LA DEFINICIÓN DE LAS DIFERENTES ETAPAS O FASES DEL SITP.	55
3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.....	57
3.1. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DEL CONTROL INTERNO	57
3.1.1. <i>Subsistema de Control Estratégico</i>	57
3.1.1.1. <i>Componente Ambiente de Control</i>	58
3.1.1.2. <i>Direccionamiento estratégico</i>	58
3.1.1.3. <i>Administración del Riesgo</i>	59
3.1.2. <i>Subsistema de Control de Gestión</i>	60



3.1.2.1. Actividades de Control.....	60
3.1.2.2. Información.....	61
3.1.2.3. Comunicación Pública.....	62
3.1.3. Subsistema Control de Evaluación.....	62
3.1.3.1. Componente Autoevaluación.....	63
3.1.3.2. Evaluación Independiente	63
3.1.3.3. Planes de Mejoramiento.....	64
3.2. EVALUACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y DEL BALANCE SOCIAL.....	65
3.2.1. Plan de Desarrollo.....	65
3.2.1.1. Proyecto 7251 Gestión de infraestructura del transporte público	67
3.2.1.1.1. Hallazgo administrativo por la falta de efectividad en el seguimiento adelantado por Transmilenio S.A. a la Construcción de las Troncales Carrera 10 y Calle 26.....	67
3.2.1.2. Proyecto 7223 - Operación y Control del Sistema de Transporte Público.....	70
3.2.1.2.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque la empresa Transmilenio S.A. de manera reiterada y prolongada (Agosto de 2008 – Marzo de 2010) ha venido cubriendo, con recursos del patrimonio público, cerca de \$35.000 millones de la tarifa técnica que ha debido ser cubierta con recursos provenientes de la tarifa que deben pagar los usuarios del transporte..	71
3.2.1.3. Plan De Ordenamiento Territorial De Bogotá - Troncal Carrera 7.....	85
3.2.1.3.1. En las modificaciones de los diseños en los Procesos licitatorios del Proyecto de la troncal de la Carrera Séptima, se observan cambios que desmejoran la operacionalidad del sistema Transmilenio.	89
3.2.1.3.2. La solución de transporte público que se le dará al corredor Carrera 7ª se debe enmarcar dentro del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.....	92
3.2.1.3.3. El corredor Carrera 7ª en el tramo comprendido entre la Calle 34 y la 72 tendrá un costo de \$83.981.8 millones, pero no se conoce el costo total del proyecto en sus tres tramos operacionales en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.	94
3.2.1.3.4. La Contraloría de Bogotá advierte que con la construcción de la troncal Carrera 7ª en las condiciones previstas en el proceso Licitatorio aperturado el 7 mayo de 2010, además de atenderse parcialmente la demanda de la 7ª., se impactará de manera negativa la movilidad de pasajeros sobre las troncales Carrera Décima, Caracas y Caracas - Autonorte, situación que permanecerá hasta cuando entre en operación la Primera Línea del Metro, lo cual constituye Hallazgo Administrativo.	95
3.2.1.4. Plan de ordenamiento territorial de Bogotá - Metro.....	98
3.2.1.4.1. En relación con el tema Metro, se advierte que hasta tanto no se aclaren las observaciones de los validadores, en particular en lo relacionado con la demanda, no se deberían adelantar los estudios de ingeniería básica de detalle, que tendrían un costo aproximado de US\$ 30 millones sin incluir impuestos, que tal como se tiene previsto serían adjudicados en el mes de Julio de 2010.	104
3.2.2. Evaluación Balance Social	109
3.2.2.1. Reconstrucción del problema social.....	109
3.2.2.2. Instrumentos operativos para la atención de los problemas sociales.....	110
3.2.2.3. Resultados en la transformación de los problemas.....	111



3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES.....	113
3.3.1. Alcance.....	113
3.3.2. Activos.....	113
3.3.2.1. Activo corriente.....	113
3.3.2.2. Efectivo:.....	114
3.3.2.3. Inversiones.....	114
3.3.2.4. Deudores.....	114
3.3.2.5. Activo no corriente.....	114
3.3.3. Pasivo.....	114
3.3.4. Patrimonio institucional.....	115
3.3.4.1. Hallazgo Administrativo por el Registro de Diferencial Tarifario en la Cuenta 3265 - Recursos de Cofinanciación.....	116
3.3.5. Ingresos operacionales.....	117
3.3.6. Gastos operacionales.....	118
3.3.7. Evaluación al sistema de control interno contable.....	118
3.3.8. Identificación de las fuentes de información.....	118
3.3.9. Identificación de procedimientos.....	118
3.3.10. Controles asociados al proceso contable.....	119
3.3.10.1. Identificación.....	119
3.3.10.2. Clasificación.....	119
3.3.10.3. Registro y ajustes.....	120
3.3.10.4. Elaboración y presentación de estados contables y demás informes.....	120
3.3.10.5. Análisis, interpretación y comunicación de la información.....	121
3.3.10.6. Avances obtenidos respecto de las evaluaciones y recomendaciones realizadas.....	121
3.3.10.7. Calificación del estado general del control interno contable.....	121
3.3.10.8. Evidencia.....	121
3.3.10.9. Conclusión.....	122
3.4. EVALUACIÓN DEL PORTAFOLIO E INVERSIONES FINANCIERAS.....	122
3.5. EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO.....	123
3.5.1. Ejecución y Cierre Presupuestal.....	125
3.5.1.1. Titularización.....	126
3.5.1.2. Transferencias.....	130
3.5.1.3. Vigencias Futuras.....	130
3.5.2. Ejecución Pasiva.....	134
3.5.2.1. Proyectos de inversión.....	135



3.5.2.2. Autorización de Giros Acumulados.....	138
3.5.3. Presupuesto orientado a resultados -POR.....	139
3.5.4. Cierre Presupuestal.....	139
3.5.5. Concepto de presupuesto.....	140
3.6. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN.....	140
3.6.1. Contrato de prestación de servicios 22 de 2009.....	140
3.6.1.1. Hallazgo administrativo por realizar contrato con persona que no cumple los requisitos previamente establecidos por la Entidad.....	141
3.6.1.2. Hallazgo Administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$63.33 millones, por contratación totalmente innecesaria, dado que las actividades contratadas las realiza igualmente el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en los contratos de Fase III.....	142
3.6.2. Contratos de Concesión Operadores Fase I y Fase II.....	145
3.6.2.1. Por incumplimiento de los contratos de concesión, no se ha cumplido con las cuotas de desintegración física total de 138 buses (Chatarrazación) indispensables para el ingreso de vehículos Articulados y Alimentadores, situación ésta que además de afectar la política pública de reducción de la sobreoferta del transporte público colectivo afecta la estabilidad del sistema, el medio ambiente e impacta negativamente la movilidad.....	150
3.6.2.1.1. Hallazgo Administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$11.998.6 millones por que SI 02 S.A. una de las empresas operadoras del sistema TransMilenio incumplió las cuotas de desintegración física de 138 buses contraviniendo lo establecido en el contrato de concesión.....	152
3.6.2.2. Se afecta la política pública de disminución de la sobreoferta por modificación a los contratos de concesión, al determinar que a través de la suscripción de otrosíes se dejaron de chatarrizar el equivalente a 389.4 buses por valor de \$8.414.7 millones.....	153
3.6.2.2.1 Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por la firma de otrosí con la empresa EXPRESO DEL FUTURO S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	153
3.6.2.2.2. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 51 buses en cuantía de \$942,2 millones, por la firma de otrosí con la empresa CIUDAD MOVIL S.A, modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	156
3.6.2.2.3. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 139.4 buses en cuantía de \$477,8 millones, por la firma de otrosí con la empresa SI 99 S.A, modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	157
3.6.2.2.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria por la firma de otrosí con la empresa METROBUS S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	158
3.6.2.2.5. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 11,9 buses en cuantía de \$82,6 millones, por la firma de otrosí con la empresa TRANSMASIVO S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	158
3.6.2.2.6 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 30 buses en cuantía de \$2.608,3 millones, por la firma de otrosí con la empresa ETMA S. A. modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.....	159



3.6.2.2.7 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 17 buses en cuantía de \$1.434,6 millones, por la firma de otrosí con la empresa CITIMOVIL S. A ., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.	160
3.6.2.2.8 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 33 buses en cuantía de \$2.869,2 millones, por la firma de otrosí con la empresa SI 03 S.A. ., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.	161
3.6.3. La Contraloría de Bogotá advierte por errores, en la estructuración técnica y financiera del SITP, detectados en la evaluación del pliego de condiciones de la licitación pública TMSA –LP-004-2009, que ocasionarían la presentación y adjudicación de propuestas también con errores que podrían generar daño patrimonial, a las arcas del Distrito Capital, aproximado de \$467.759 millones y cuatro (4) operadores obtendrían utilidad adicional de \$199.886 millones; adicionalmente lo negociado en el paro aumento en \$276.000 millones, quedando entonces la retribución a los propietarios de la flota antigua en \$6,63 billones constantes de 2009; lo anterior se constituye en un Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.	162
3.6.3.1. Errores en la Estructuración Técnica que afectan la Estructuración Financiera	163
I. POR ERROR DEL ESTRUCTURADOR EN LA ASIGNACIÓN DE LOS 15.788 VEHÍCULOS DE FLOTA ANTIGUA QUE DEBEN SER INCORPORADOS AL SITP, SE HABRÁ ADJUDICADO EN JULIO 2 DE 2010 LA OPERACIÓN DE LAS 13 ZONAS DEL SITP, CON LA OFERTA DE COMPRAR 6.418 MICROBUSES CUANDO EN REALIDAD LA CANTIDAD MÁXIMA QUE SE PUEDE OFERTAR ES DE 4.867, ES DECIR, QUE SE ESTARÍA OFERTANDO LA COMPRA DE 1.551 MICROS QUE NO EXISTEN EN EL INVENTARIO DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO QUE ENTRAN AL SITP, IGUALMENTE SE HABRÁN COMPROMETIDO A COMPRAR 4.867 BUSES, CUANDO REALMENTE DEBERÍAN COMPRAR 6.418. ESTA SITUACIÓN QUE DEJARÍA POR FUERA DEL SITP A MUCHOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS, AFECTARÁ DE MANERA IMPORTANTE LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA DE LOS OFERENTES SELECCIONADOS, PUES 9 DE ELLOS NO HABRÁN INCLUIDO EL PAGO DE RENTA A LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN CERCA DE \$468 MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DEL 2009, Y LOS 4 RESTANTES HABRÁN INCLUIDO DE MAS \$200 MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DEL 2009.....	163
II. RESULTA INJUSTO PARA LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE DEL SITP, QUE EN LA TARIFA SE INCLUYA UN PAGO DEL 3% QUE POR NO TENER UNA CONTRAPARTIDA EN EL COSTO, SE CONVERTIRÍA EN EL PAGO DE LO NO DEBIDO, SIMPLEMENTE POR HABERSE ESTRUCTURADO EN LA TABLA DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS, UN 10% DE MARGEN PARA LA OFERTA ECONÓMICA.	173
III. SIN HABERSE MODIFICADO LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA Y OPERACIONAL, Y SIN QUE SE HUBIERAN PRODUCIDO LOS LAMENTABLES HECHOS DEL PARO DE TRANSPORTADORES OCURRIDO ENTRE EL 1 Y 4 DE MARZO, EN ENERO 30 DE 2010 SE PRODUCEN ENTRE PREPLIEGOS Y PLIEGOS CAMBIOS ESTRUCTURALES IMPORTANTES EN EL PATRIMONIO, QUE EN LA MAYORÍA DE LAS ZONAS PRESENTAN INCREMENTOS HASTA DEL 50% , EN EL CAPITAL DE TRABAJO INCREMENTOS HASTA DEL 268% COMO EN SAN CRISTOBAL Y 180% EN ENGATIVÁ, Y DISMINUCIONES EN LA ACREDITACIÓN DE CONSECUCCIÓN DE CRÉDITOS.....	175
IV. MODIFICACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES QUE DENOTAN FALENCIAS EN LA ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – S.I.T.P.....	177
V. EL SITP TENDRÍA QUE ASUMIR \$35.000 MILLONES QUE LOS USUARIOS LE DEBEN AL SISTEMA, LOS CUALES HAN SIDO PRESTADOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL, COMO CONSECUENCIA DE QUE A PARTIR DE SEPTIEMBRE DE 2008, LA TARIFA DEL SISTEMA TRANSMILENIO NO HA SIDO SUFICIENTE PARA CUBRIR LOS COSTOS DEL SISTEMA.....	197



VI. POR HABERSE DEFINIDO LA CHATARRIZACION DE 288 BUSES DE FLOTA ANTIGUA QUE EN MARZO DE 2010 TIENEN VIDA ÚTIL, EL SITP ESTARÍA ASUMIENDO UN COSTO TEMPRANO EN LA CUANTÍA DE \$34 MIL MILLONES.....	198
3.6.4. Contrato de prestación de servicios 145 de 2008.....	199
3.6.4.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$19,62 millones, por falta de entrega de productos solicitados al contratista por la Entidad en desarrollo del Contrato 145 de 2008.....	200
3.7. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.....	203
3.7.1. Evaluación de la gestión ambiental a nivel interno:	203
3.7.2. Evaluación de la gestión a nivel externo.....	207
3.7.2.1. Visita efectuada a los Portales del Tunal y Américas.....	209
3.7.2.1.1. Patios de mantenimiento Portal Tunal.....	210
3.7.2.1.2. Obra civil para canalizar vertimientos de combustible en Portal Tunal.....	211
3.7.2.1.3. Patios de mantenimiento Portal Américas.....	212
3.7.3. Síntesis de la calificación de Control Interno por la Gestión Ambiental.....	213
3.8. SEGUIMIENTO A PLAN DE MEJORAMIENTO.....	214
4. ANEXOS.....	216
4.1. CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS.....	217



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



Doctor
JAIRO FERNANDO PAEZ MENDIETA
Gerente
EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO
“TRANSMILENIO S.A.”
Ciudad

Respetado Doctor:

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 a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO “TRANSMILENIO 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 2009, y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2009; (cifras que fueron comprobadas con las de 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 y la evaluación al Sistema de Control Interno.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada y analizada por la Contraloría de Bogotá. La responsabilidad de la Contraloría de Bogotá consiste en producir un informe integral que contenga el concepto sobre la gestión adelantada por la administración de la entidad, que incluya pronunciamientos sobre el acatamiento a las disposiciones legales y la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno, y la opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables.

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, deben ser 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; por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable



para fundamentar los conceptos y la opinión expresada en el informe integral. El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los Estados Contables y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del Sistema de Control Interno.

Concepto sobre Gestión y los Resultados

La aplicación de la Metodología para la evaluación de la gestión y los resultados, arrojó la siguiente consolidación:

VARIABLES	PONDERACIÓN	CALIFICACIÓN
Plan de Desarrollo y/o Plan Estratégico y Balance Social	35	29.30
Contratación	20	14.60
Presupuesto	15	12.50
Gestión Ambiental	10	8.90
Sistema de Control Interno	10	7.00
Transparencia	10	7.39
SUMATORIA TOTAL	100%	79.69

Rango de Calificación para obtener el Concepto

CONCEPTO DE GESTIÓN	PUNTUACIÓN
FAVORABLE	Mayor o igual 75
FAVORABLE CON OBSERVACIONES	Menor 75, mayor o igual a 60
DESFAVORABLE	Menos a 60

Como resultado de la auditoría adelantada, la Contraloría de Bogotá, D.C., conceptúa que la gestión correspondiente a la vigencia 2010 es FAVORABLE

En desarrollo de la auditoría, se establecieron los hallazgos que a continuación se resumen y de conformidad con su valoración permitieron determinar la evaluación y calificación del sistema de control interno y soportar el concepto de gestión y resultados:

- Se observa que durante 21 meses comprendidos entre julio de 2008 y marzo de 2010, se ha pagado cerca de \$35.000 millones con recursos del patrimonio público, valor éste que durante el mismo periodo debió haber sido pagado por los usuarios del sistema, situación ésta que no se dio por que la Administración Distrital no atendió la obligación de fijar una Tarifa Usuario equivalente a la Tarifa Técnica del Sistema; es preocupación de la Contraloría de Bogotá el hecho de que el CONFIS haya aprobado para la presente vigencia \$30.000. millones más y \$50.000. millones anuales a partir de 2011 y hasta el año 2023.

Es por lo anterior, que en consideración de este Ente de control, el CONFIS a solicitud de Transmilenio S.A., se excedió puesto que por lo actuado lo que se está institucionalizando es un subsidio a la tarifa del sistema TransMilenio, determinando que se constituye un hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y potencial incidencia fiscal.

- Se determino falta de efectividad en el seguimiento adelantado por Transmilenio S.A. a la Construcción de las Troncales Carrera 10 y Calle 26, estableciendo Hallazgo administrativo.
- La Contraloría de Bogotá advierte que con la construcción de la troncal Carrera 7ª en las condiciones previstas en el proceso Licitatorio aperturado el 7 mayo de 2010, además de atenderse parcialmente la demanda de la 7ª., se impactará de manera negativa la movilidad de pasajeros sobre las troncales Carrera Décima, Caracas y Caracas - Autonorte, situación que permanecerá hasta cuando entre en operación la Primera Línea del Metro, lo cual constituye Hallazgo Administrativo.
- Se evidencia falta de planeación y cuidado en el cumplimiento de las obligaciones de los funcionarios que realizan los estudios para efectos de realizar contratos, en la medida que se contratan personas que no reúnen los requisitos de experiencia exigidos y fijados por la misma entidad, tal es el caso del Contrato 022 de 2009, estableciendo hallazgo administrativo.

Para el mismo caso se determinó, en el proceso auditor, inconsistencia entre el objeto de la contratación y las labores adelantadas, determinando la suscripción de contratos innecesarios determinando una gestión antieconómica identificando detrimento patrimonial en cuantía de 63.33 millones, de la misma manera con incidencia disciplinaria.

- Se determinó que no se ejercieron los debidos controles al momento de la autorización y posterior ingreso de las nuevas unidades a la Flota de alimentadores y articulados, ocasionando incumplimiento de las condiciones previstas contractualmente con los operadores del sistema, respecto de las cuotas de chatarrización, al no desintegrarse de manera oportuna 138 buses, desvirtuando así la política pública distrital orientada a la reducción de la sobre oferta de transporte público en la Ciudad que está explícita en los contratos de concesión, ocasionando con ello un daño fiscal en cuantía de \$11,998,62 millones, de la misma manera con incidencia disciplinaria.

- La entidad suscribió los contratos de concesión de operación para las Fases I y II del sistema en los cuales se establecieron, de conformidad con la normatividad vigente y de manera clara, las equivalencias de desintegración física de vehículos que cada empresa operadora debía cumplir para el ingreso de su flota de articulados y alimentadores, con el objeto de reducir la sobreoferta de transporte público colectivo. Sin embargo, mediante la suscripción de otrosíes se modificó el factor de equivalencia y/o se permitió la realización de consignaciones o compensaciones en dinero o en especie incumpliendo la normatividad, tal como se plantea en el capítulo de resultados del presente informe. Situación anterior que se evidencia en los siguientes casos:
 1. Expreso del Futuro S.A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos (chatarrazación), por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.
 2. Ciudad Móvil S.A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$942,2 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.
 3. SI 99 S.A, suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$477,8 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.
 4. METROBUS S.A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.
 5. TRANSMASIVO S.A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$82,6 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.
 6. ETMA S. A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$2.608,3 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.
 7. CITIMOVIL S. A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$1.434,6 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.
 8. SI 03 S. A., suscripción Otro sí modificando los factores de equivalencia de desintegración física de vehículos, por el cual se establece hallazgo

administrativo con incidencia fiscal, en cuantía de \$2.869,2 millones. Igualmente incidencia disciplinaria.

- Se determinaron observaciones al proceso de licitación pública TMSA –LP-004-2009 – Sistema Integrado de Transporte Público - S.I.T.P., que permitieron determinar la existencia de Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, de conformidad con las situaciones que a continuación se resumen:
 1. Debido a error del estructurador, en la asignación de los 15.788 vehículos de flota antigua que deben ser incorporados al SITP, se habrá adjudicado en julio 2 de 2010 la operación de las 13 zonas del SITP, con la oferta de comprar 6.418 microbuses cuando en realidad la cantidad máxima que se puede ofertar es de 4.867, es decir, que se estaría ofertando la compra de 1.551 micros que no existen en el inventario de vehículos del transporte colectivo que entran al SITP. Igualmente se habrán comprometido a comprar 4.867 buses, cuando realmente deberían comprar 6.418. esta situación que dejaría por fuera del SITP a muchos pequeños propietarios, afectará de manera importante la estructuración financiera de los oferentes seleccionados, pues 9 de ellos no habrán incluido el pago de renta a los propietarios de vehículos en cerca de \$468 mil millones de pesos constantes del 2009, y los 4 restantes habrán incluido de mas \$200 mil millones de pesos constantes del 2009.
 2. Es injusto para los usuarios del SITP, que en la tarifa se incluya un pago del 3% que por no tener una contrapartida en el costo, se convertiría en el pago de lo no debido, simplemente por haberse estructurado en la tabla de evaluación y calificación de las propuestas, un 10% de margen para la oferta económica.
 3. Sin haberse modificado la estructuración técnica y operacional, y sin que se hubieran producido los lamentables hechos del paro de transportadores ocurrido entre el 1 y 4 de marzo, en enero 30 de 2010 se producen entre prepliegos y pliegos cambios estructurales importantes en el patrimonio, que en la mayoría de las zonas presentan incrementos hasta del 50% , en el capital de trabajo incrementos hasta del 268% como en San Cristobal y 180% en Engativá, y disminuciones en la acreditación de consecución de créditos.
 4. Las modificaciones al pliego de condiciones denotan falencias en la estructuración del sistema integrado de transporte público – SITP
 5. El SITP tendría que asumir \$35.000 millones que los usuarios le deben al sistema, los cuales han sido prestados por la Administración Distrital, como consecuencia de que a partir de septiembre de 2008, la tarifa del sistema Transmilenio no ha sido suficiente para cubrir los costos del sistema



6. Por haberse definido la chatarrización de 288 buses de flota antigua que en marzo de 2010 tienen vida útil, el SITP estaría asumiendo un costo temprano en cuantía de \$34 mil millones.
- En la ejecución del Contrato 145 de 2008 se determinaron situaciones inconsistentes referentes a la omisión de la entrega de conceptos jurídicos solicitados por la entidad, corroborando la existencia de hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria al determinarse daño patrimonial al Distrito Capital en cuantía de \$19.62 millones. Inconsistencia anterior que se origina en la falta de control de las obligaciones del contratista por cuanto la interventoría no efectuó el seguimiento pertinente a las relaciones contractuales que se adelantan con recursos públicos y que requieren que se encuentren evidenciadas, para efectos de realizar seguimientos como es el caso del control fiscal realizado por este Ente, concluyendo que la única manera de que en el tiempo se puedan corroborar las evidencias que generaron erogaciones al erario distrital, es mediante la presentación de informes escritos.

Los resultados del examen nos permiten conceptualizar que la gestión adelantada por la administración de la entidad, excepto por las deficiencias identificadas en desarrollo del proceso auditor e incluidas en el presente informe de auditoría, se acatan las disposiciones que regulan sus actividades y relaciones, está soportada en su Sistema de Control Interno reflejando un adecuado manejo de los recursos puestos a su disposición, empleando en su administración acertados criterios de economía, eficiencia y equidad, lo cual le permitió cumplir, en los planes y programas desarrollados, con las metas y objetivos propuestos.

Concepto sobre la evaluación y revisión de la cuenta.

Revisada la cuenta que presentó la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO “TRANSMILENIO S.A.”**, correspondiente al periodo anual de 2009 se verificó que en la presentación del Informe 16 CONTABILIDAD incluido a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal – SIVICOF, en lo referente al el Balance General a Diciembre 31 de 2009 fue presentado sin tener en cuenta el equilibrio que obliga la Ecuación Contable, razón por la cual se formuló Requerimiento de Explicaciones al Gerente, al Director Financiero y a la Contadora de le Entidad, por las deficiencias en la rendición de la cuenta por la vigencia 2009, diligencias que se encuentran en tramite en esta Dirección.

De otra parte, a través de la verificación y análisis del contenido de la cuenta rendida a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal – SIVICOF, se establecieron las áreas críticas como insumo para el proceso auditor, las cuales fueron evaluadas en la etapa de ejecución de la auditoria con miras a establecer la economía, eficacia, eficiencia y equidad de las actuaciones del gestor público.



Evaluación que se realizó sobre los componentes básicos de auditoría de: Evaluaciones del Sistema de Control Interno, Plan de Desarrollo y Balance Social, Estados Contables, Portafolio e Inversiones Financieras, Presupuesto, Contratación y Gestión Ambiental. Igualmente se realizó el seguimiento a los Planes de Mejoramiento productos de las auditorías regulares y especiales realizadas con anterioridad por este Ente de Control.

En los demás aspectos de rendición de cuenta se estableció que la entidad cumple con los términos establecidos en la normatividad vigente.

Opinión sobre los Estados Contables

La Contraloría de Bogotá, D.C., en ejercicio del Control Fiscal y cumpliendo la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular del PAD 2010 Ciclo I, practicó auditoría al componente de integridad de Estados Contables, con el propósito de establecer la razonabilidad del Balance General a 31 de diciembre de 2009 y el Estado de Actividad Financiera Económica y Social del 1° de enero a 31 de diciembre del mismo año.

La responsabilidad de la información suministrada y auditada es de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., la de la Contraloría de Bogotá consiste en emitir opinión sobre la razonabilidad de dichos estados y un concepto sobre la confiabilidad del Sistema de Control Interno Contable.

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 - Anticipos, Propiedad, Planta y Equipo, Otros Activos, Cuentas por Pagar, Obligaciones Laborales, Patrimonio, Ingresos y Gastos.

Se presentó la siguiente observación:

En la cuenta 3265, identificado en la Clase 3. Patrimonio, Grupo 32. Patrimonio Institucional, Cuenta 3265 Recursos de Cofinanciación, se estableció una partida que asciende a \$146.725.7 millones, en la cual se incluye un valor de \$35.000 millones correspondiente a los Traslados, por Transferencias de la Administración Central, con destino al Fondo de Contingencia para atender el diferencial tarifario negativo originado entre la Tarifa Técnica y la Tarifa Usuario.

Con el anterior registro se establece incumplimiento de lo previsto en la Resolución 354 del 5 de Septiembre de 2007, Plan General de Contabilidad

Pública, Descripciones y dinámicas, para la Cuenta 3265 se presenta únicamente la posibilidad de afectación a continuación identificada: “SE DEBITA CON: 1. La cancelación definitiva de las cuentas de patrimonio” y “SE ACREDITA CON: 1. El valor de los recursos de recibidos por concepto de cofinanciación que constituye fortalecimiento patrimonial”, de la misma manera en su Descripción se evidencia: “Representa el valor de los recursos provenientes de la cofinanciación recibida de la Nación, departamentos, distritos y/o municipios, que se constituye en fortalecimiento patrimonial de la entidad beneficiaria sin que sea considerado como aporte de capital. –La contrapartida corresponde a las subcuentas del grupo 22-Operaciones de Crédito Público y Financiamiento con Banca Central, o la subcuenta que registre el concepto en el cual se participa en la cofinanciación.”

Analizada la consulta expedida por la Contaduría General de la Nación – concepto 2008-121033 de noviembre 14 de 2008, en lo referente a Cofinanciación Sistema Trasmilenio, se evidencia que “Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros”.

De otra parte la Carta Circular No. 004 del 26 de Diciembre de 2008, expedida por el Contador General de Bogotá D.C., en cuyo asunto se identifica: “Procedimiento para el cumplimiento de los establecido por la Contaduría General de la Nación mediante concepto 2008-121033 de noviembre 14 de 2008”, para el caso que nos ocupa de Recursos para Fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema Trasmilenio encaminado a asumir el diferencial tarifario prevé en los registros a cargo de Trasmilenio S.A.:

*“Una vez se reciba confirmación de los tramites administrativos y presupuestales adelantados por Secretaría Distrital de Hacienda para el giro de los recursos que deba entregar la Administración Central del Distrito Capital, se deberán registrar los derechos respectivos en la Subcuenta 141314- Otras transferencias de la cuenta 1413 TRANSFERENCIAS POR COBRAR, acreditando la subcuenta 326503 Municipio de la cuenta 3265 –RECURSOS DE COFINANCIACIÓN.
Igualmente, siguiendo la misma instrucción cuando la transacción corresponda a recursos para fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema Trasmilenio, se deberán registrar los derechos respectivos en la Subcuenta 141314- Otras transferencias de la Cuenta 1413 TRANSFERENCIAS POR COBRAR, acreditando la subcuenta 326503 – Municipio de la cuenta 3265 - RECURSOS DE COFINANCIACIÓN.*

Circular anterior que, en lo anteriormente plasmado, no guarda estricta relación con el concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, como quiera que éste se encuentra encaminado a reglamentar el registro de: ..” obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen



únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros”...

En opinión de este Ente de Control, excepto por lo expresado en el párrafo precedente, los Estados Contables presentan razonablemente, la situación financiera de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. a 31 de diciembre de 2009, de conformidad con los principios y normas de Contabilidad Generalmente Aceptados, prescritos por la Contaduría General de la Nación.

Consolidación de Hallazgos

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No. 1, se establecieron 17 hallazgos administrativos, de los cuales 9 de ellos corresponden a hallazgos con alcance fiscal en cuantía de \$20.496.25 millones, que se trasladaran a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva y 13 tienen alcance disciplinario, los cuales se trasladaran a la Personería Distrital.

Por el concepto favorable emitido en cuanto a la gestión realizada, el cumplimiento de la normatividad, la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno y la opinión expresada con salvedad sobre la razonabilidad de los Estados Contables, la Cuenta Rendida por la entidad, correspondiente a la vigencia 2009, 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 se presentará únicamente a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal – SIVICOF, el cual se encuentra disponible en la pagina WEB de la Contraloría de Bogotá www.contraloriabogota.gov.co dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo del presente informe.

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

Bogotá, D. C, Junio de 2010.

ALBERTO MARTÍNEZ MORALES
Director Técnico Sector Movilidad

2. ANÁLISIS SECTORIAL

2.1. EN FEBRERO DE 2009, LA CONTRALORIA DE BOGOTÁ ADVIERTE QUE POR DEFICIENCIAS EN LA PLANEACION, POR HABERSE CONTRATADO CON ESTUDIOS Y DISEÑOS INCOMPLETOS, Y POR LOS REITERADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS, SE GENERÓ UN ATRASO CERCANO A LOS 17 MESES EN LAS OBRAS DE LA FASE III, QUE PRODUCIRÁ EN LAS FINANZAS DISTRITALES UN ENORME HUECO FISCAL, QUE SERA MAYOR EN LA MEDIDA QUE NO SE RECUPEREN LOS \$72.000 MILLONES DEL ANTICIPO ENTREGADO A LA UT TRANSVIAL.

El 4 de enero de 2008, tal como aparece publicado en el periódico el Tiempo, , la Contraloría de Bogotá informa que *“en sus últimos dos días de gobierno, la Administración de Luis Eduardo Garzon firmo 5.112 contratos....., la entidad donde se reportó el mayor volumen de contratación en las últimas 48 horas hábiles de 2007 fue el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), donde se suscribieron 252 contratos¹”*; entre estos se encontraban los cinco (5) contratos para la adecuación y construcción de la Fase III del Sistema Transmilenio que por valor de \$1.15 billones se suscribieron por el IDU, en diciembre 28 de 2007, es decir tres (3) días antes de finalizar el gobierno del Alcalde Garzon.

Con fundamento a lo consagrado en el artículo 65 de la Ley 80 de 1993, que regula la intervención de las autoridades que ejercen el control fiscal y las consideraciones de la Corte Constitucional que en sentencia C-623 de 1999, ha manifestado que *“el control fiscal sobre los contratos estatales debe ejercerse después de que se han cumplido los tramites administrativos de legalización de los contratos, esto es, cuando han quedado perfeccionados, durante su ejecución y después de terminados y liquidados”*, la Contraloría de Bogotá en diciembre de 2008 inicia el proceso auditor a los cinco (5) contratos de fase III del Sistema Transmilenio , **cuando habian transcurrido dos (2) meses de iniciada la etapa de construccion**, advirtiendole al IDU, que los contratos se firmaron:

- Sin haberse titularizado por parte de Transmilenio S.A. en mayo 11 de 2009 las vigencias futuras para cumplir los compromisos contractuales.
- Con una planeación deficiente, con estudios y diseños incompletos y algunos sin aprobación de la empresas de servicios públicos
- Apenas iniciándose la compra de predios.
- Con cambios importantes en los presupuestos iniciales de obra y en el A.I.U., que evidencian falencias en la estructuración técnica y financiera
- Con deficiencias en la estructura de los informes de interventoría para generar "Alertas Tempranas", siendo evidente además la fragilidad financiera de las

¹ El Tiempo, viernes 4 de enero de 2008, Sección Bogotá

empresas contratistas originada en el hecho de que una misma empresa aparece contratando en el IDU en una, dos, o mas obras al mismo tiempo, y estas mismas a su vez en otras entidades del Distrito.

En febrero de 2008 **se producen las primeras afectaciones a la fase de preconstrucción y construcción, contractualmente prevista en aproximadamente 26 meses**, pues las actas de iniciación de obra que debieron suscribirse en febrero de 2008, solo se firman en junio 17 de 2008 es decir cuatro (4) meses después de lo previsto en el pliego de condiciones, situación esta por la cual la contraloria de Bogotá requiere al IDU para que explique porque no se dio cumplimiento a lo estipulado en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública IDU-LP-DG-022-2007 en su numeral 3.10 PLAZO PARA LA FIRMA DEL CONTRATO, CONSTITUCIÓN DE LAS GARANTÍAS Y SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIACIÓN, analizada las explicaciones, se apertura hallazgo administrativo con el fin de que **el IDU y las Interventorías hicieran estricto seguimiento a la programación de obras y cumplimiento de cronograma de metas físicas, y evitar así ampliaciones de los plazos contractuales**, que en el informe de auditoria del primer semestre del 2009, paginas 216 y 217, se registro así:

“3.1.6.2.5. Demora en la iniciación de la Etapa de Preconstrucción

A pesar que existió por parte del Contratista la presentación y por parte de la entidad la aprobación de la Garantía Única de Cumplimiento dentro de los términos establecidos en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública IDU-LP-DG-022-2007, la suscripción del acta de iniciación del Contrato se realiza por fuera de ellos, ocasionandose con ello una demora en el inicio de las obras de aproximadamente cinco (5) meses.

En este sentido, no se entiende por qué se le exige el cumplimiento al contratista de un plazo perentorio de treinta (30) días hábiles para la suscripción del acta de iniciación del contrato so pena de declaratoria de incumplimiento de éste y, sin embargo, sea la misma entidad la causante de que dicha suscripción no se efectúe en los términos establecidos.

3.1.6.2.6. Conclusión - Hallazgo Administrativo.

- 1. Desde el momento mismo en que se adelantaron los estudios y diseños para la construcción de las Troncales de la Carrera 10 y Calle 26 se generaron modificaciones debido a consideraciones no tenidas en cuenta en los estudios de factibilidad, a solicitudes efectuadas por la Administración y a requerimientos de las Entidades Distritales vinculadas al proyecto que finalmente generaron reclamaciones por desequilibrio económico por parte de los contratistas del contrato de consultoría No.133/2005 por la suma de \$ 4.129.191.707.00. y del contrato de consultoría No. 129 de 2005 en la suma de (\$3.013.157.853.00).*
- 2. Para la fecha de apertura, 26 de septiembre de 2007, del proceso licitatorio IDU-LP-DG-022-2007, que genero la adjudicación de los contratos de obra, aún no se tenían suscrita el acta de terminación del contrato de consultoría No. 133 de 2005 la cual se suscribió solo hasta el día 9 de octubre de 2007.*

3. Para la fecha de inicio de los contratos de obra, 17 junio de 2008, aún se reportaban faltantes de la entrega de los productos de estudios y diseños.
4. Debido a los faltantes en diseños de la entrega de productos finales de la Consultoría al IDU y alto volumen de información producida se generó dificultades en la integración de los planes de manejo de tráfico de las Troncales de la Fase III generando como consecuencia que fuera necesario hacer modificaciones contractuales dirigidas, en particular, a reprogramación de obras, metas físicas y flujo de caja por la actualización de diseños por parte del contratista ; la aprobación de los precios unitarios por actualización de los estudios y diseños y para aclarar la cláusula de multas del contrato.

Por todo lo expuesto en este informe y de las conclusiones aquí contenidas es claro para este Ente de Control que ante las deficiencias enunciadas, **el IDU y las Interventorías deberán hacer estricto seguimiento a la programación de obras y cumplimiento de cronograma de metas físicas, con el fin de evitar ampliaciones de los plazos contractuales, innecesarias que dilatan la ejecución del contrato por razones de tiempo, técnicas o financieras previsibles en la planificación del mismo. Para esto se requiere la voluntad del IDU, los contratistas e interventores, que deberán evaluar permanentemente la ejecución de las diferentes metas físicas, con el fin de dar cumplimiento al objeto contractual dentro de los términos pactados en el contrato”.**

Igualmente en el informe de auditoria del segundo semestre de 2009, la Contraloria de Bogotá le manifiesta al IDU, que en seguimiento a la construcción y adecuación de la troncal calle 26 en el tramo comprendido entre la transversal 76 y la carrera 19, grupo 4 – contrato 137 de 2008, el contratista la UT Transvial, **en septiembre 16 de 2009, cuando han transcurrido 11 de los 22 meses de la etapa de construcción del grupo, solo se había ejecutado el 11.30% de las obras, así:**

“(…)Se observa con gran preocupación que el plazo para la etapa de construcción finaliza el 16 de agosto de 2010 y han transcurridos once (11)² de los veintidós (22) meses y la inversión ejecutada es de \$26.378 millones³ de los \$233.4664 del valor global total, que corresponden solamente a una inversión del 11.30%, como se relaciona en el siguiente cuadro.

**CUADRO No. 1
INVERSIÓN EJECUTADA Vs. PLAZO TRANSCURRIDO
CON CORTE A SEPTIEMBRE 16 DE 2009**

Descripción	Valor Global Obras de Construcción (\$)	Valor (%)	Plazo (meses)	% Plazo
Valor total de las obras	233.465.630.531	100.00	22	100.00
Valor ejecutado a sep16-09	26.377.947.909	11.30	11	50.00
Valor por ejecutar a sep16-09	207.087.682.622	88.70	11	50.00

Elaboró: Equipo auditor

Fuente: Informe interventoría No. 16 de octubre de 2009 IDU

² Etapa construcción inicio octubre 17 de 2008

³ Acta mensual de obra No. 11 de septiembre 16 de 2009

⁴ Valor global correspondiente a las obras de construcción, gestión ambiental, gestión social y manejo de tráfico y señalización.

De los hechos mencionados anteriormente se concluye que se debe ejecutar \$207.088 millones (88.70% del valor global total) en los once (11) meses que faltan para terminar el plazo de la etapa de construcción, lo que implicaría que se debe ejecutar un promedio de \$18.826 millones (8.06% sobre los \$207.088 millones), ejecución cuantiosa teniendo en cuenta que el valor promedio de la facturación mensual no supera el 0.54% sobre el valor total global.

Es claro para este ente de control que la inversión ejecutada hasta septiembre 16 de 2009 no es consistente con el plazo transcurrido, no entendiéndose además como el Interventor CONSORCIO INTERCOL en su informe 16 presenta únicamente un atraso de un 3.96%, que corresponde a la diferencia del valor programado acumulado de \$35.630 millones y el valor ejecutado acumulado por \$26.378 millones, hechos que permiten evidenciar que los controles existentes no garantizan que el IDU pueda ser alertado de manera oportuna del los incumplimientos en que pueda incurrir el contratista UNION TEMPORAL TRANSVIAL-UTT(...).

- **Insuficiencia de personal y maquinaria**

Se evidencia en los informes de interventoría de manera reiterativa sobre la ausencia de personal de obra y equipos por parte del contratista UTT, hechos que ocasionan bajos rendimientos y que no se cumpla con las actividades programadas en los plazos establecidos.

Ante estos hechos que han influido en el normal desarrollo de las obras y de pleno conocimiento del IDU y la interventoría CONSORCIO INTERCOL **no se evidencia la aplicación de multas al contratista o la implementación de acciones concretas que permitan avanzar en el cumplimiento de las metas establecidas (...)**⁵.

Ante los graves atrasos que presentaba el contratista Transvial, la Contraloría de Bogotá en dos (2) ocasiones, el 4 y 16 de septiembre, practica visita administrativa al contratista con el fin de verificar la existencia de facturas e inventarios que soportaran la inversión de los anticipos que no se reflejaban en obras, a lo cual el contratista de manera sistemática se opuso, situación que aparece registrada en el informe de auditoría del segundo semestre de 2009, así:

“(...)Con el fin de verificar la inversión del anticipo girado a terceros a través de las ofertas mercantiles, la Contraloría de Bogotá realizó una visita administrativa fiscal el día 4 de septiembre de 2009, con el objeto de solicitar información sobre el manejo e inversión del anticipo por parte del contratista e interventoría.

Se evidenció que mediante ofertas mercantiles se han girado a terceros recursos del anticipo por valor de \$ 44.688 millones los cuales no se reflejan en su totalidad en obras o inventarios, siendo los casos más representativos los siguientes:

A la firma Materiales y Baldosines de Colombia se le han realizado giros desde enero 28 de 2009, los cuales actualmente ascienden a la suma \$10.543 millones y sólo se registra por inversión en obra \$40 millones

⁵ Informe de Auditoría practicada al IDU durante el segundo semestre del 2009, paginas 91 a la 100



A la firma Constructores y Consultores de Ingeniería Ltda. - COSTCO se han girado desde el 22 de mayo de 2009 recursos por \$1.750 millones sin que se registre inversión en obra.

A la firma MNV S.A. se han girado desde el 6 de marzo de 2009 recursos por \$18.000 millones de los cuales \$4.744 millones corresponden a alquiler de maquinaria, de los cuales solo se ha invertido en obra \$300.000 millones.

A la firma Espacios y Conceptos Ltda. se giro desde el 22 de julio de 2009 la suma de \$6.170 millones, no se evidencia inversión en obra.

A la firma Gas Kapital se giro en julio 3 de 2009 la suma de \$3.600 millones y a la fecha no se han legalizado los gastos realizados.

A la firma Tecniciviles se giró en marzo 10 de 2009 recursos por valor de \$8.000 millones y solo se registra en obra \$200.000 millones

De acuerdo a los registros que reposan en el IDU como en la interventoría CONSORCIO INTERCOL, de los dineros girados a terceros mediante ofertas mercantiles no se evidencia inversiones en obra por valor de \$37.243 millones, como se presenta en el siguiente cuadro:

Al respecto, la interventoría CONSORCIO INTERCOL en varias oportunidades ha solicitado⁶ al contratista UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL, se sirva remitir los soportes de compras o arriendos de equipos o maquinaria o compra de materiales de los giros realizados con cargo al anticipo, con el fin de verificar el inventario en el sitio de bodegaje, parqueo o almacén, sin que se obtengan resultados.

Como consecuencia de los hechos mencionados anteriormente, la Contraloría de Bogotá realizó nuevamente una visita administrativa fiscal el 16 de septiembre de 2009 al contratista UTT con el fin de verificar el manejo e inversión del anticipo respecto a los giros realizados mediante ofertas mercantiles en donde no se evidencia obra o inventarios, ante ésta solicitud el contratista no permitió que se adelantaran las pruebas necesarias para verificar estos recursos girados a terceros, reiterando lo anterior mediante oficio UTT-G-2212-09 del 22 de septiembre de 2009⁷.

**CUADRO No. 2
ANTICIPOS DE LA FASE III POR LEGALIZAR EN MAYO DE 2010**

CONTRATO	TROCAL	VR. CONTRATO	VR. ANTICIPO	% DEL ANTICIPO	FECHA ANTICIPO IDU	VALOR GIRADO Mayo 2010	MESES ANTICIPO EN PODER DEL CONSTRUCTOR	ANTICIPO POR LEGALIZAR	% DEL ANTICIPO POR LEGALIZAR
Grupo 1 134 DE 2007	Cra. 10ª	146.228.584.034	40.177.354.625	30%	Dic-2008	40.177.354.625	18 meses	2.704.203.881	7%
Grupo 2 135 DE 2007	Cra. 10ª	178.304.574.960	47.992.259.673	30%	Dic-2008	45.592.646.689	18 meses	25.641.410.310	53%

⁶ Oficio IDU-174-1363 de junio 17 de 2009 y oficio IDU-174-1639 de agosto 31 de 2009

⁷ Informe de Auditoria practicada al IDU durante el segundo semestre del 2009, paginas 97 a la 99

CONTRATO	TROCAL	VR. CONTRATO	VR. ANTICIPO	% DEL ANTICIPO	FECHA ANTICIPO IDU	VALOR GIRADO Mayo 2010	MESES ANTICIPO EN PODER DEL CONSTRUCTOR	ANTICIPO POR LEGALIZAR	% DEL ANTICIPO POR LEGALIZAR
Grupo 3 136 DE 2007	Cra. 10ª y Cl. 26	291.947.648.903	79.035.336.670	30%	Dic.-2008	66.935.768.473	18 meses	50.922.115.277	76%
Grupo 4 137 DE 2 007	Cl. 26	244.584.970.072	85.751.927.394	30%	Dic-2008	85.751.927.394	18 meses	72.796.165.316	85%
Grupo 5 138 DE 2007	Cl. 26	218.798.733.837	60.001.929.433	30%	Dic-2008	60.001.929.433	18 meses	32.951.103.226	55%

Fuente: Información interventoría a mayo 2010.

Elaboró: Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

Posteriormente, los incumplimientos se acentúan en la medida que el IDU flexibiliza y reprograma los tiempos de ejecución de los cronogramas y el cumplimiento de metas físicas, y por los reiterados incumplimientos y **el mal uso que de los anticipos (ver cuadro anterior) que de manera particular hicieron la Unión Temporal Transvial** constructor del grupo IV de la troncal calle 26 comprendido entre las carreras 76 y 19, que termina con la cesión del contrato en febrero 19 de 2010 a la Sociedad grupo Empresarial Vías de Bogotá S.A.S., y la apertura del proceso de responsabilidad fiscal No. 170100-0011 de 2010 adelantado por la Contraloría de Bogotá encaminado a la recuperación de cerca de \$73 mil millones del anticipo girado por el IDU en diciembre de 2008 que fueron sacados por Transvial, de la cuenta del anticipo con cheques girados a las empresas que aparecen relacionadas en el cuadro siguiente

CUADRO No. 3

EN MAYO DE 2010 DEL ANTICIPO GIRADO A LA UNION TEMPORAL TRANSVIAL EN DICIEMBRE DE 2008 EN LA CUANTIA DE \$85.751.927.394, Y HABIENDOSE EFECTUADO LA CESIÓN DEL CONTRATO EN FEBRERO 19 DE 2010 A LA SOCIEDAD GRUPO EMPRESARIAL VÍAS DE BOGOTÁ S.A.S., NO HAN SIDO DEVUELTOS CERCA DE \$73.000 MILLONES

	ANTICIPO GIRADO				Anticipo Legalizado	Anticipo no Legalizado	
	Cheque	Fecha	Beneficiario	Valor		Valor	Meses transcurridos
1	8518902	15/01/2009	UNION TEMPORAL TRANSVIAL	3.525.524.769	2.225.524.769	1.300.000.000	16.5
5	8518919	10/02/2009	UNION TEMPORAL TRANSVIAL	2.302.215.364	2.132.131.173	170.084.191	15.7
2	8518903	28/01/2009	BALDOSINES Y MATERIALES DE COLOMBIA	1.992.819.000		1.992.819.000	16
6	8518945	17/02/2009	BALDOSINES Y MATERIALES DE COLOMBIA	4.216.238.003		4.216.238.003	15.4
7	8518958	26/02/2009	BALDOSINES Y MATERIALES DE COLOMBIA	3.246.512.840		3.246.512.840	15.1
11	8518989	02/04/2009	BALDOSINES Y MATERIALES DE COLOMBIA	1.127.505.152		1.127.505.152	13.9
3	8518905	28/01/2009	COLMENA	2.722.343.715	1.813.284.000	909.059.715	16
4	8518909	28/01/2009	ACERO ESTRUCTURAL DE COLOMBIA	1.494.505.567		1.494.505.567	16
8	8518960	06/03/2009	MNV SA	18.000.000.000	5.652.504.283	12.347.495.717	14.8
9	8518962	06/03/2009	GAS KPITAL GR LTDA	3.600.000.000		3.600.000.000	14.8
10	8518976	10/03/2009	TECNICIVILES SA	8.000.000.000		8.000.000.000	14.7
12	8679733	22/05/2009	CONSTRUCTORES Y CONSULTORES DE INGENIERIA	1.750.000.000	1.452.798.118	297.201.882	12.3
13	8679773	22/07/2009	ESPACIOS Y CONCEPTOS	6.170.415.452	842.871.169	5.327.544.283	10.3
14	9218217	19/11/2009	INVERSIONES VITELLO Y CIA LTDA	349.357.789	57.984.530	291.373.259	7.7
			SUBTOTAL			44.320.339.609	
			UNION TEMPORAL TRANSVIAL			28.081.044.349	
			Unión temporal Transvial (Embargo Condux)			217.500.000	
			Mas: 4*1000			177.281.358	
			TOTAL ANTICIPO NO LEGALIZADO			72.796.165.316	

Fuente IDU-174-2431 CONSORCIO INTERCOL

Elaboro: Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

Es por lo anterior que dentro del proceso de responsabilidad fiscal No. 170100-0011 de 2010 adelantado por la Contraloría de Bogotá encaminado a la recuperación de cerca de \$73 mil millones del anticipo, se vinculará a las siguientes empresas que recibieron los cerca de \$73 mil millones de anticipo desde hace aproximadamente 16 meses (ver hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal, en el numeral 3.1.9.1.3.5 del informe de auditoria ciclo I -2009):

EMPRESAS DEL GRUPO TRANSVIAL Y CONTRATISTAS QUE RECIBIERON EL ANTICIPO	V/R ANTICIPO
1. UNION TEMPORAL TRANSVIAL.....	29.768.628.540
2. BALDOSINES Y MATERIALES DE COLOMBIA.....	10.583.074.995
3. COLMENA.....	909.059.715
4. ACERO ESTRUCTURAL DE COLOMBIA.....	1.494.505.567
5. MNVSA.....	12.347.495.717
6. GAS KPITAL GR LTDA.....	3.600.000.000
7. TECNICIVILES SA.....	8.000.000.000
8. CONSTRUCTORES Y CONSULTORES DE INGENIERIA.....	297.201.882
9. ESPACIOS Y CONCEPTOS.....	5.327.544.283
10. INVERSIONES VITELLO Y CIA LTDA.....	291.373.259
	72.796.165.316

Con respecto a los \$73.000 millones de anticipo entregado a transvial, es preocupante que la compañía de seguros (Segurexpo de Colombia S.A.), en el recurso de reposicion a la resolucio n 889 del 26 de marzo de 2010 por la cual el IDU declara el siniestro y solicita la devolucion del anticipo asegurado, haya expresado “ ... *Debe el Señor Director atender a que el contrato de seguro terminó, desde el momento en que se suscribió el otrosí número dos que modificaba el Contrato 137 de 2007, sin notificación, sin aceptación del asegurador y sin expedición de un certificado que amparara esa modificación.*”. la Contraloria observa con preocupación que transcurridos al 24 de Junio de 2010, aproximadamente 60 días, el IDU no se pronuncie sobre el recurso, siendo esta una oportunidad procesal importante para dar a conocer los argumentos técnicos y jurídicos en la defensa de los recursos de la entidad.

Adicional al mal manejo de los anticipos, en febrero de 2010 la Contraloria de Bogotá advierte que el atraso en las obras de los grupos 3 y 4 es cercano a los 17 meses, razón por la cual, además de que será imposible terminar los contratos en agosto de 2010, como contractualmente estaba previsto, el patrimonio publico se vera afectado por \$29.000 millones de sobrecosto por el pago de jornadas nocturnas, dominicales y festivas necesarias para terminar las obras que durante 17 meses no fueron ejecutadas por Transvial contratista del grupo 4 Tranvial (ver hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y potencial hallazgo fiscal, en el numeral 3.1.9.1.3.1 del informe de auditoria ciclo I -2009)

Para la Contraloría de Bogotá es claro que los orígenes de la crisis en algunos de los contratos de la fase III, además de los manejos inadecuados de los anticipos, la deficiente gestión de control por parte del IDU y los interventores, la fragilidad financiera del constructor originada en el carrusel de la contratación, las deficiencias en la estructura de los informes de interventoría para generar "Alertas Tempranas", la falta de oportunidad en la terminación y/o adecuación de estudios y diseños, y la expedición tardía de las resoluciones que delimitan las reservas viales, se generó de manera particular por la flexibilización de las reglas contractuales relacionadas con el manejo del anticipo, los plazos de presentación del cronograma de obra, el flujo de caja, y las reiteradas reprogramaciones de metas físicas.

CUADRO No. 4
EN FEBRERO DE 2010, CUANDO FALTAN 5 MESES PARA LA TERMINACION DE LAS OBRAS,
LOS TRAMOS 3 Y 4 DE LA FASE III PRESENTABAN UN ATRASO DE 17 MESES

GRUPO No.	CONTRATISTA	TRONCAL	LOCALIZACION	ATRASO % EN FEB. 18 DE 2010
1	CONSTRUCTORA SAN DIEGO MILENIO S.A.	Carrera 10	PORTAL 20 DE JULIO	Presenta un atraso leve que se puede complicar si el IDU no entrega 2 predios que faltan
2	CONSORCIO METROVIAS BOGOTA	Carrera 10	Calle 31 Sur a la Calle 7.	5.1%
3	CONSTRUCTORA BOGOTA FASE III S.A.	Carrera 10	Calle 7 a Calle 34	El 63% del contrato que corresponde al tramo de la Cra 10 entre Calle 26 y Calle 34 y el tramo de la Calle 26 entre las carreras 19 y 3a. Presenta un atraso de 17 meses
		Calle 26	Entre carreras 19 y 3a, y por la Carrera entre calle 26 y 19	
4	UNION TEMPORAL TRANSVIAL	Calle 26	Carrera 19 a Transversal 76	Presenta un atraso de 17 meses
5	INFRAESTRUCTURAS URBANAS S.A.	Calle 26	Transversal 76 a Carrera 97	Presenta un atraso de 2 meses

Fuente: Acta de Visita fiscal

Elaboro: Dirección Movilidad Contraloría de Bogotá

En lo que corresponde a las obras del grupo 3 que ejecuta los tramos finales de las troncales carrera 10 y calle que convergen a la altura de la calle 26, además de la falta de decisión en el trazado de la primera línea del Metro, y por la indecisión en la construcción de la troncal de la carrera séptima, la parálisis de las obras que en febrero de 2010 es cercana a los 17 meses, se origino por lo siguiente.

**CUADRO No. 5
LOS TRAMOS DEI GRUPO III**

PESO PORCENTUAL DE TRAMOS DEL CONTRATO				
Tramo	% Total Proyecto	% Disponible por Tramo	% Ejecución por Tramo	Observaciones
4. Cra.10 - Cl. 7 y Cl. 26	25.00%	100.00%	25.00%	Disponibilidad total del corredor
5. Cra. 10 - Cl.26 y Cl. 34	30.20%	0.00%	0.00%	Museo Nacional. TM Cra. 7 y Línea Metro
5. Cl. 26 Cra. 19 y Cra. 13	25.00%	20.70%	5.18%	Estación Central. Línea Metro.
6. Cl. 26 Cra. 13 y Cra. 3 Cra. 3 - Cl. 26 y Cl. 19	19.80%	34.50%	6.83%	Replanteo proyecto por inestabilidad geológica de la zona
Totales	100.00%		37.01%	

En la primera parte del Tramo 5, perteneciente a la troncal Carrera 10, ubicado entre Calles 26 y 34 (que corresponde al 30.2% del total del contrato): Su etapa de preconstrucción que debió iniciarse el 17 de junio de 2008, solo se inicio el mes de noviembre de 2009, es decir 17 meses después, razón esta por la cual en febrero 9 de 2010, a 5 meses de terminarse el contrato, el porcentaje de avance de obra es del 0% (cero por ciento).

La segunda parte del Tramo 5, perteneciente a la troncal Calle 26, ubicado entre la carrera 19 y carrera 13 (que corresponde al 25% del total del contrato) es afectado por las siguientes dos (2) situaciones:

1. Por no haberse previsto en los diseños iniciales las afectaciones que el proceso constructivo se pudieran generar por la presencia de una falla geológica en le sector, advertida por el constructor al iniciar la etapa de preconstrucción, se produce un atraso en la iniciación del proceso constructivo, originado en cambios en le rediseño geométrico de la vía y sus intersecciones
2. Porque este tramo se encuentra afectado por la Construcción de la Estación Central y su conexión con el sistema Transmilenio, toda vez que la Entidad no cuenta con la totalidad de los 118 predios requeridos para su ejecución, proceso que se encuentra a cargo de la Empresa de Renovación Urbana – ERU, que aun no ha hincado siquiera la etapa de oferta de compra. Razón esta por la cual este tramo también presenta un atraso de 17 meses.

El Tramo 5, perteneciente a la troncal Calle 26, ubicado entre la carrera 19 y la carrera 13, al igual que el tramo anterior presenta los problemas ocasionados por la falla geológica. A la fecha el retraso de este tramo es de 17 meses ocasionados por el rediseño geométrico de la vía y sus intersecciones.

En el tema predial al margen de los 118 predios de la Estación Central que afectan de manera importante el proyecto, en el corredor de la carrera 10ª se encontraba

pendientes de entrega por parte del IDU 57 predios y en el tramo de la calle 26, 7 predios, los cuales afectan el proceso constructivo.

- a) **Sin la totalidad de los estudios y diseños, sin haberse aprobado por Planeación Distrital las reservas viales, y sin haberse iniciado la adquisición de predios, comienza el proceso de selección de los contratistas de la fase III de Transmilenio.**

Además de los problemas de la fase III, que se iniciaron con **la apertura en septiembre 26 de 2007 del proceso licitatorio para la adjudicación de los 5 contratos de construcción de la troncal calle 26 y carrera 10, sin contar con la totalidad de los estudios y diseños**, indispensables para definir las cantidades de obras, y por consiguiente el costo oficial del proyecto, el IDU deberá asumir la defensa de procesos litigiosos anunciados por los consultores de los estudios y diseños en cuantía cercana a los \$7.143 millones.

CUADRO No. 6
CON ADICIONES (+) RECLAMACIONES, LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA FASE III COSTARIAN MAS DEL DOBLE DEL VALOR INICIAL CONTRATADO

(Millones de \$)

TRONCAL	No CONTRATO	Valor Inicial Contratado	Valor Inicial (+) adiciones	Valor inicial (+) adiciones (+) Reclamaciones	Variaciones del contrato Inicial con respecto al Valor Final	
					Millones (\$)	%
Calle 26	133 de 2005	6.226,7	7.178,2	11.307,4	5.080,7	81,6%
Carrera 10a	129 de 2005	2.428,2	3.540,7	6.553,9	4.125,7	169,9%
TOTAL		8.654,9	10.718,9	17.861,3	9.206,4	106,4%

Fuente: IDU

Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Además de los \$2.596 millones contratados para los estudios de factibilidad, en diciembre de 2005 el IDU suscribió el contrato 129 con el CONSORCIO TRONCAL 10 y contrato 133 con el CONSORCIO GENERAL para la elaboración de los estudios y diseños de las Troncales Carrera 10 y Calle 26 respectivamente.

En desarrollo de la consultoría se producen modificaciones debido a consideraciones no tenidas en cuenta en los estudios de factibilidad, a solicitudes efectuadas por la Administración y a requerimientos de las Entidades Distritales vinculadas al proyecto que finalmente **generaron reclamaciones por desequilibrio económico por parte de los contratistas en la suma de \$7.143 millones, así:**

- El de la Troncal Calle 26 con entregas de estudios y diseños que realmente se prolongaron hasta octubre 6 de 2008 cuando el consultor entrega al IDU los

productos que hoy son objeto de la reclamación por la suma de \$4.130 millones.

- El de la Troncal Carrera 10 con entregas de estudios y diseños que realmente se prolongaron hasta octubre 16 de 2008 cuando el consultor entrega al IDU los productos que hoy son objeto de reclamación por la suma \$3.013.2 millones.

Es decir que el IDU, inició el proceso licitatorio para adjudicación de los contratos de construcción de las Troncales Calle 26 y Carrera 10, en septiembre de 2007, un año antes de que se contaran con los estudios y diseños indispensables para definir las cantidades de obras, que son las que finalmente definen el costo y el presupuesto oficial de referencia, con el cual se inicia el proceso de selección de los contratistas que ejecutarán las obras.

Y con respecto a los cinco contratos de obra, estos se suscribieron 10 meses antes de que el IDU recibiera la totalidad de los Estudios y Diseños por parte de los dos consultores.

En lo que corresponde a las aprobaciones de licencias, permisos y autorizaciones de las empresas de servicios públicos, se fueron obteniendo durante el proceso licitatorio y el desarrollo de las obras, actividades que debieron haberse terminado a más tardar en la etapa de preconstrucción.

Sólo entre junio y noviembre de 2007, es decir al mismo tiempo que se desarrolló el proceso licitatorio para escoger los firmas constructoras, **Planeación Distrital expide las resoluciones que definen las zonas de reserva vial para la adecuación de los corredores viales de las troncales fase III,** en octubre de 2008 Planeación define la reserva del patio garaje de la troncal calle 26, apenas en marzo de 2009 se expide la reserva para la construcción de la Estación Central y se adoptan las medidas que se deben tener en cuenta para ejecutarlo.

Por esta razón, a febrero 16 de 2010, cuando faltan tan sólo seis meses para la terminación del contrato suscrito con la Constructora Bogotá Fase III S.A., para la adecuación de la troncal carrera décima en el sector comprendido entre las calles 7a. y 34 y la troncal calle 26 entre carreras 19 y 3a para terminar en la calle 19, no se había iniciado la compra de los 128 predios que conforman el componente vial, necesarios para la construcción del intercambiador vial de la Estación Central que forma parte del contrato que ejecuta dicha firma, y con el que se construirá la conexión entre las troncales caracas y calle 26, de tal forma que algunos articulados o biarticulados que vienen subiendo por la calle 26 puedan tomar la

troncal Caracas, y de igual forma algunos de los que vengan por la Caracas puedan tomar la calle 26 para continuar por la carrera 10.

Por haberse expedido sólo hasta marzo de 2009 y adoptado en noviembre de 2009 las medidas para la construcción del intercambiador "Estación Central" de la troncal calle 26, en junio 16 del 2009, no se había iniciado el proceso de oferta y adquisición de 128 predios que conforman el componente vial, actividad que no se entiende cómo se encarga a la Empresa de Renovación Urbana (ERU), de un proceso que venía adelantando la Dirección Técnica de Predios del IDU, cuando era suficiente la suscripción de un convenio entre la ERU y el IDU y Transmilenio S.A., decisión administrativa que afecta directamente la iniciación de las obras de la Estación Central que difícilmente podrán ser terminadas en el gobierno del alcalde Moreno.

Faltando un año para la terminación de las obras, del total de los 769 predios requeridos para la adecuación y construcción de la fase III, no se habían adquirido aun cerca del 23% (180) del total de los predios requeridos: 128 del intercambiador de la Estación Central, 27 en la calle 26 y 25 de la carrera 10a.

- b) En desarrollo del proceso auditor del primer semestre del 2009, la Contraloría de Bogotá, determino que en desarrollo del proceso licitatorio, el IDU modificó en dos ocasiones el presupuesto oficial y los porcentajes del A.I.U.**

CUADRO No. 7
MODIFICACIONES EN EL PRESUPUESTO OFICIAL
(Millones de \$)

Grupos	PRESUPUESTO OFICIAL			PRESUPUESTO OFICIAL MODIFICADO DURANTE EL PROCESO LICITATORIO			
	Pliego de Condiciones Inicial	Modificaciones durante		Millones de \$		%	
		Proceso Licitatorio		Adenda 3	Adenda 6	Adenda 3	Adenda 6
		Adenda 3 26-Oct-07	Adenda 6 17-Nov-07	Adenda 3 26-Oct-07	Adenda 6 17-Nov-07	Adenda 3 26-Oct-07	Adenda 6 17-Nov-07
Grupo 1	152.492,30	137.422,60	146.228,50	-15.069,70	-6.263,80	-10%	-4%
Grupo 2	202.134,20	173.228,30	178.304,60	-28.905,90	-23.829,60	-14%	-12%
Grupo 3	285.180,50	284.426,20	291.949,80	-754,30	6.769,30	0.3%	2%
Grupo 4	280.892,50	343.273,50	318.300,60	62.381,00	37.408,10	22%	13%
Grupo 5	212.308,40	215.231,70	218.798,70	2.923,30	6.490,30	1%	3%
TOTALES	1.133.007,90	1.153.582,30	1.153.582,20	20.574,40	20.574,30	2%	2%

Fuente: Pliego de Condiciones IDU-LP-DG-022-2007

Elaboro: Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

En septiembre 26 de 2007, el IDU apertura el Proceso Licitatorio IDU-LP-DG-022-2007 con un presupuesto oficial de \$1.133.007,9 millones, el cual después de transcurrido un mes (octubre 26-07) es modificado mediante adenda No. 3 como se observa en el cuadro anterior, al mes siguiente nuevamente es modificado por adenda No. 6, modificaciones estas que se resumen así:

- Para el grupo 1, con adenda No.3 se disminuye el presupuesto oficial en un 10% (\$15.069 millones), situación esta que con adenda No. 6 se reversa y finalmente se disminuye en el 4% (\$6.264 millones).
- Para el grupo 2, con adenda No.3 se disminuye el presupuesto oficial en un 14% (\$28.906 millones), situación esta que con adenda No. 6 se reversa y finalmente se disminuye en el 12% (\$23.830 millones).
- Para el grupo 3, con adenda No.3 se disminuye el presupuesto oficial en el 0.3% (\$754 millones), situación esta que con adenda No. 6 se reversa y finalmente resulta aumentado en el 2% (\$6.760 millones).
- Para el grupo 4, con adenda No.3 se aumenta el presupuesto oficial en el 22% (\$62.381 millones), situación esta que con adenda No. 6 se reversa para finalmente solo aumentarse en \$37.408 millones que corresponden al 13% del presupuesto oficial con el cual se dio inicio al proceso licitatorio
- Para el grupo 5, con adenda No.3 se aumenta el presupuesto oficial en el 1% (\$2.923 millones), situación esta que con adenda No.6 se reversa y finalmente resulta con un aumento de \$6.490 millones, que en valores relativos corresponden al 13% del presupuesto oficial con el cual se dio inicio al proceso licitatorio.

Estas variaciones no solamente se constituyen en prueba de que los presupuestos oficiales con el cual se apertura el 26 de septiembre de 2007 el proceso licitatorio no consultan las cantidades reales de obra contratadas, si no que además demuestran que el proceso licitatorio se inicio de manera improvisada por no encontrarse terminados los estudios y diseños que como ya se dijo son la base esencial para determinar el presupuesto oficial de referencia.

Todo esto reafirma la incertidumbre que en torno al valor de las obras licitadas genera este tipo de situaciones para que finalmente no se pueda afirmar que el presupuesto oficial sea el real, situación esta que se hace más relevante por las modificaciones en el componente de AIU (Administración, imprevisto y utilidad), tal como se explica a continuación:

CUADRO No. 8
EN DESARROLLO DEL PROCESO LICITARIO, SE AUMENTO EL A.I.U

(Millones de \$)

Grupo	Valor Modificado del Contrato (Millones \$)	A.I.U. OFICIAL			A.I.U. OFICIAL AUMENTADO DURANTE EL PROCESO LICITARIO		
		Pliego de Condiciones Inicial	Modificaciones durante Proceso Licitatorio		%		Millones \$
			Adenda 3 26-Oct-07	Adenda 6 17-Nov-07	Adenda 3 26-Oct-07	Adenda 6 17-Nov-07	Adenda 6 26-Oct-07
Grupo 1	146.228,50	21,93%	25,47%	26,08%	3,54%	4,15%	\$ 6.068,5
Grupo 2	178.304,60	21,93%	26,73%	27,83%	4,80%	5,90%	\$ 10.520,0
Grupo 3	291.949,80	26,64%	28,35%	29,54%	1,71%	2,90%	\$ 8.466,5
Grupo 4	318.300,60	22,97%	23,59%	24,87%	0,62%	1,90%	\$ 6.047,7
Grupo 5	218.798,70	24,31%	26,61%	27,39%	2,30%	3,08%	\$ 6.739,0
TOTALES	1.153.582,20	23,86%		27,14%		3,28%	\$ 37.841,7

Fuente: Pliego de Condiciones IDU-LP-DG-022-2007

Elaboro: Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

Durante los cuatro meses comprendidos entre el 26 de septiembre y el 21 de diciembre de 2007, en los cuales efectivamente se cumplieron los procedimientos de selección, IDU-LP-DG-022-2007, que ordena el artículo 30 de la ley 80 de 1993, la Contraloría de Bogotá observa, no solamente se produjeron modificaciones en los presupuestos oficiales de obra, si no que tal como se observa en el cuadro anterior se produjeron aumentos en el concepto de AIU que engloba la administración, los imprevistos y la utilidad de los contratistas, situación esta que afecta el presupuesto en sus cantidades a precios global y a precios unitarios, si se tiene en cuenta que el aumento en el AIU, tal como se observa en el cuadro anterior: Pasa del 23.86% que se considero en el presupuesto inicial y con el cual se apertura en septiembre 26 de 2007 el proceso licitatorio, a 27,14%, **lo que corresponde a un incremento en el A.I.U. por valor de \$37.842 millones**, suma superior a los \$20.574 millones en que se incrementó por adenda No. 6 (ver cuadro No.2) el presupuesto total contratado, que como se detalla en el cuadro No. 2, era de \$1.133 millones cuando se inicia el proceso licitatorio y termina siendo de \$1.154 millones el 17 de noviembre cuando se emite la adenda No. 6.

- c) **Debido a las modificaciones, correcciones y actualizaciones y la entrega tardía de los estudios y diseños, se amplía de cuatro (4) a siete (7) meses la etapa de preconstrucción, y se desembolsa el anticipo sin haberse cumplido todos los requisitos en su momento establecidos en el numeral 10.1 de los contratos de obra, con efectos graves para un proceso constructivo de apenas 20 meses.**

Durante la ejecución de los contratos de obra se surtieron modificaciones contractuales (Otrosí) debido a que se logro establecer, que en la entrega de los productos finales de la Consultoría al IDU, existieron algunos faltantes y que el alto volumen de información producida durante los estudios del proyecto Fase III

Transmilenio dificultó el manejo de la información y en consecuencia la integración de dicha información para la revisión por parte del contratista así como la dificultad en la integración de los planes de manejo de tráfico de las Troncales de Fase III, situaciones que generaron modificaciones a algunas cláusulas de los Contratos de obra.

En desarrollo de los contratos de obra se generaron modificaciones dirigidas, en particular, a reprogramación de obras, metas físicas y flujo de caja por la actualización de diseños por parte de los contratistas, la aprobación de los precios unitarios por actualización de los estudios y diseños, y para aclarar la cláusula de multas del contrato.

Fundamentado en lo anterior, el IDU modifica los contratos (otrosí) con el objeto de ampliar el plazo previsto para la presentación de la programación de obra detallada en el numeral 4.1.6 de la cláusula 4 del contrato, y en consecuencia los plazos para presentación de productos indicados en los apéndices A, E, F y G, relacionados con el cronograma del proyecto, el cual inicialmente previa la entrega de los mismos para el tercer mes de la etapa de preconstrucción (16 de septiembre de 2008) y que con las modificaciones quedaron programados para el 16 de octubre inicialmente y finalmente para el 19 de enero de 2009.

Además de lo anterior, durante el desarrollo de los contratos de obra se generaron modificaciones frente al pago del anticipo que inicialmente, según la cláusula 10 FORMA DE PAGO, numeral 10.1 señalaba: “ *El Contratista recibirá a título de Anticipo la suma equivalente al treinta por ciento (30%) del Valor estimado del contrato, descontando el valor global por mantenimiento y el monto de ajustes establecido para el contrato, sin derecho a ningún tipo de ajuste por el periodo transcurrido entre la presentación de la oferta y la fecha del desembolso del anticipo. Dicho anticipo se tramitará una vez el Contratista cumpla con la entrega y aprobación de la Interventoría de la información sobre la evaluación y revisión de los estudios y diseños suministrados por el IDU, la programación de obra y cronograma metas físicas y el respectivo plan de buen manejo y correcta inversión del anticipo...*”, quedando como condición solamente como requisito para el desembolso del mismo, la suscripción del Acta de Inicio y el respectivo plan de buen manejo y correcta inversión del anticipo. (negrilla y subrayado fuera de texto)

Hecho importante que se debe tener en cuenta, y así lo contemplaba la CLAUSULA 4. ALCANCE Y DESARROLLO DEL CONTRATO del numeral 4.1 en el párrafo segundo, que para la suscripción del acta de inicio de la etapa de construcción era **indispensable** el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- 4.1.1 Puesta a Disposición del tramo correspondiente al proyecto
- 4.1.2 puesta a Disposición de los predios correspondientes al proyecto
- 4.1.3 Movilización de equipo, preparación de los frentes de trabajo
- 4.1.4 Estudio y conocimiento de los estudios y diseños

4.1.5 Obligaciones contenidas en los apéndices

4.1.6 Programación de obras

4.1.7 Memoria Técnica

Sin embargo con las modificaciones a los contratos, dichos requisitos se postergaron para ser cumplidos durante el desarrollo de la obra como es en el caso del contrato 138 de 2007, en cual inclusive se prevé la entrega de la memoria técnica para el 19 de mayo de 2009, razón esta por la cual a un año de la fecha de terminación contractual de la obra, no se había aprobado el programa de obra, flujo de fondos y metas físicas del contrato.

También es importante anotar, que como producto de las modificaciones durante los tres primeros meses de la etapa de construcción, solamente se llevaron a cabo actividades correspondientes al pago de precios unitarios tales como: adecuaciones de vías de desvíos, demoliciones y/o redes; evidenciando con ello, que no se tenían los elementos y productos necesarios para llevar a cabo obras de precio global que requerían para su control y seguimiento, los respectivos cronogramas de obra, flujo de caja y metas físicas.

En el caso del contrato 135 de 2007, se suscribió el contrato adicional No. 5 y el otrosí No. 5, con el fin de adicionar el contrato en el suma \$24.629.166.914,00 con el objeto de ejecutar a precios unitarios las obras de los proyectos del Grupo I de Valorización No. 123 Avenida Mariscal Sucre de Avenida Jiménez a Avenida Comuneros y 124 Avenida Mariscal Sucre de Avenida Comuneros a Avenida 1-Hortua con un plazo de 10 meses, lo que evidencia falta de planeación e integración de los proyectos desde un comienzo.

En resumen es claro, que durante el desarrollo de los proyectos se generaron modificaciones y cambios a las mismas como el caso del cumplimiento de requisitos para el inicio de la etapa de construcción y/o cumplimiento de entrega de los productos evidenciado con ello la falta de planeación y la improvisación en el desarrollo y/o ejecución de los proyectos.

A pesar de los considerandos utilizados por la Administración para justificar los otrosí que modificaron el inicio de la etapa de construcción, los requisitos del anticipo, los plazos de presentación del cronograma de obra, el flujo de caja, metas físicas, el concepto de pago de los diseños, entre otros, no tienen ningún asidero, toda vez que la entidad en la formulación del proyecto fase III conocía de la complejidad del proyecto en términos de la magnitud de la información y de la diversidad de los entes que participan en el desarrollo de este.

No se tomaron las medidas que previeran anticipadamente los riesgos aprovechando la experiencia obtenida por la Entidad en las fases I y II de

Transmilenio, así como los riesgos plasmados en los estudios de conveniencia y oportunidad, para haber formulado y adoptado en un tiempo prudencial un proceso licitatorio con todos los tiempos e instrumentos suficientemente sólidos desde el punto de vista técnico, legal y financiero.

d) En las siguientes ocho (8) modificaciones principales, se evidencia las deficiencias en la estructuración técnica del proyecto de la fase III de transmilenio

1. Modificación al diseño del intercambiador vial de la Carrera 10 con Calle Sexta.

Con el objeto de optimizar la operación de los buses articulados, generando mejores condiciones de seguridad vial, dado que se implementa la circulación vehicular mediante una glorieta, para garantizar adicionalmente todos los movimientos dentro del intercambiador. Adicionalmente, por conveniencia técnica en el proceso constructivo, dado que se disminuye la afectación en el tráfico tanto de la Carrera 10 como de la Calle 6ª; y así mismo, conveniencia de tipo económico, dado que se modifica el diseño en muros en tierra armada contemplados en el diseño, y se implementa la construcción de pantallas en concreto armado, lo cual genera menor afectación en el espacio público colindante, como es el caso del Parque Tercer Milenio, y en la movilidad del sector debido a la optimización del proceso constructivo.

2. Modificación al diseño de la Calle 26 de la Av. Caracas a la Carrera 3ª.

Teniendo en cuenta que el diseño involucra el reforzamiento estructural de los puentes de la Calle 26 entre la Avenida Caracas y la Carrera 3ª, así como la ampliación de estas estructuras en sus zonas bajas para permitir la incorporación de un nuevo carril de circulación en cada sentido con su correspondiente ajuste geométrico sobre el corredor, con el objeto de garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente, en cuanto al gálibo en puentes y anchos de carril, genera la necesidad de adelantar un proceso constructivo con una serie de trabajos de gran magnitud, como son excavaciones en profundidad (hasta 5 m del actual nivel de la vía en las zonas bajas de los puentes) y en extensión (para controlar la estabilidad de taludes), actividades que afectan de manera directa en la movilidad del sector y de vías arterias, como la circulación de la Av. Caracas, Carrera 10, Carrera 7ª. Adicionalmente, la zona donde se genera la ampliación de la sección vial de la Calle 26, específicamente en el costado norte entre la Carrera 7ª y la Carrera 3ª, la cual por corresponder a una zona de ladera geológicamente inestable, requeriría la implementación de costosas medidas para su control. De la misma forma, durante el proceso de exploración geotécnica adelantada durante la Etapa de Preconstrucción, se detectaron sobre los estratos existentes, problemas de rebote

del suelo al momento de profundizar en las excavaciones, por la presencia del nivel freático alto, situación que dificulta el proceso constructivo de las estructuras propuestas, lo cual conlleva a replantear la metodología propuesta por el consultor tanto en la solución presentada como en su proceso constructivo, dado que la misma traería como consecuencia un incremento sustancial de recursos en la mitigación de impactos o las medidas de reparación en caso de generar una inestabilidad o falla de taludes en el sector. Con base en lo anterior, por conveniencia técnica es necesario evaluar la alternativa de diseño, bajo un planteamiento que permita reducir los riesgos detectados. Por lo tanto, la solución se encuentra en modificar la rasante del proyecto (subirla para reducir la profundidad en las excavaciones), así como la modificación del trazado (esquivar la zona de ladera potencialmente inestable) y de esta forma garantizar un proceso constructivo de bajo impacto en el tema de estabilidad de obra en la zona intervenida y que permita optimizar el sistema vial existente, eliminando de manera adicional los actuales conflictos vehiculares en la zona.

3. Eliminación de los deprimidos de la oreja noroccidental de la intersección de la calle 26 con la Avenida Ciudad de Cali.

Por conveniencia económica, teniendo en cuenta que las obras a realizar en este sector buscaban la conexión del sistema TransMilenio desde la Avenida José Celestino Mutis a la Estación Intermedia de Occidente a través de la Avenida Ciudad de Cali; sin embargo, estas obras se encuentran proyectadas para una futura fase de TransMilenio, que no se ejecutarán a corto ni a mediano plazo, con lo cual, al construir las estructuras planteadas en el diseño que generaban dicha conexión, no entrarían en operación una vez se culminaran las obras correspondientes al contrato 138 de 2007.

4. No intervención de la Avenida Ciudad de Cali al norte de la Calle 26.

Igualmente por conveniencia económica dado que las obras a realizar en este sector, buscaban la conexión del sistema TransMilenio desde la Avenida José Celestino Mutis a la Estación Intermedia de Occidente a través de la Avenida Ciudad de Cali, obras que se encuentran proyectadas para una futura fase de TransMilenio, que no se ejecutarán a corto ni a mediano plazo; con lo cual, al construir los carriles adicionales planteados en el diseño, no tendrían una continuidad a lo largo de la Av. Ciudad de Cali. Lo anterior sumado a la afectación que se generaría en el cronograma de la obra, toda vez que se requeriría de tiempo adicional para la consecución de los predios.

5. Cambio de trazado en la oreja sur-occidental de la Intersección de la Avenida Ciudad de Cali con la Calle 26.



Por conveniencia técnica y económica, dado que el diseño inicial generaba la afectación al predio identificado con R.T. No. 37774 perteneciente a la empresa PROTELA, alcanza un costo cercano a los \$25.000 millones de pesos, causados especialmente por el reconocimiento del lucro cesante y el daño emergente, teniendo en cuenta que el área que se requería de este predio para la ejecución del contrato, comprende el sector de la línea de producción.

6. Ampliación del Ancho de la calzada en las curvas y en las estructuras de los deprimidos de la Intersección de la Calle 26 con Av. Ciudad de Cali.

Esto con el fin de garantizar el sobrepaso de los articulados en las zonas de deprimidos y de curvas que se presentan en los carriles exclusivos TransMilenio en el Tramo 2 de la Troncal Calle 26.

7. Alcance del límite del Proyecto en la Avenida la Esperanza con la carrera 87 costado sur.

El límite del proyecto al sur del patio taller está abarcando “una fracción” de la Glorieta de intersección proyectada entre la Avenida La Esperanza y la Carrera 87. De intervenir así y sin construir completamente la Glorieta de la intersección indicada, el tránsito de vehículos sería inoperable. Es necesario replantear este límite del proyecto posiblemente dejando fuera la totalidad de la intersección para que el proyecto sea viable en su implantación. Con lo cual se plantea dejar la geometría existente en el sector y se realizaría solo la adecuación del espacio público.

e) Los incumplimientos en la ejecución de las obras y en el manejo inadecuado de los anticipos se acentúan por la flexibilización de las reglas contractuales relacionadas con el manejo del anticipo, los plazos de presentación del cronograma de obra y el flujo de caja y la reprogramación permanente de metas físicas.

Durante el proceso licitatorio que termina el 28 de diciembre de 2008 con la firma de los contratos de obra, es decir tres días antes de finalizar el gobierno del alcalde Garzón, se efectúan ajustes en el presupuesto oficial y en el porcentaje que engloban la Administración, los imprevistos y la utilidad de los contratistas (AIU).

La Contraloría de Bogotá evidencia que en la etapa de preconstrucción, exactamente a partir del mes de septiembre de 2008, la Administración, a través de otrosí, introduce modificaciones a los contratos; sin embargo el ente de control no encuentra válidos los considerandos utilizados para justificar dichos otrosí que

modificaron el inicio de la etapa de construcción, los requisitos del anticipo, los plazos de presentación del cronograma de obra, el flujo de caja, las metas físicas, el concepto de pago de los diseños, entre otros.

- f) El IDU y la EAAB se demoraron cerca de 26 meses para definir el trazado definitivo de la red matriz de acueducto “El silencio Casa Blanca” que atraviesa la troncal calle 26 a la altura del deprimido del consejo.**

El 17 de marzo de 2008 es decir tres (3) meses antes de iniciarse la etapa de preconstrucción por parte de la unión Temporal Transvial, la Dirección de Red Matriz de Acueducto-DRMA informa al IDU que el trazado del desvío de la red matriz más viable, es el que pasa por el frente del EDIFICIO APEL, información ratificada por la DRMA el día 5 de Diciembre de 2008.

El 22 de Diciembre de 2008 la Secretaria Distrital de Planeación-SDP, informa que el PLAN PARCIAL LA DEMOCRACIA tiene previsto peatonalizar la Transversal 29 y la torre de gran altura contemplada dentro de dicho proyecto se ubica sobre el predio de APEL.

El 4 de Agosto de 2009 (es decir 17 meses después) el IDU le informa al contratista que la alternativa de trazado de desvío de la red matriz seleccionada y aprobada de manera conjunta con la EAAB es la que pasa por detrás del EDIFICIO APEL debido a las interferencias encontradas en el desarrollo de las obras y el sistema constructivo del mismo deprimido.

El 11 de febrero de 2010, es decir casi dos años (2) después de haberse definido entre el acueducto y el IDU el primer trazado de la línea de la red matriz, la Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana da a conocer la última versión del PLAN PARCIAL LA DEMOCRACIA, e informa que la torre de gran altura afecta la Transversal 29, la cual se constituye también como acceso a los parqueaderos de todo el proyecto. Por esta razón, desde Febrero de 2010 se estudió con el Contratista una nueva alternativa para la intervención de la red matriz, que contempla pasar el desvío de dicha red por debajo del deprimido de la Calle 26, es así que en mayo 6 de de 2010 el ISU le presenta a la empresa de Acueducto y Alcantarillado los estudios los cuales son aprobados el 14 de mayo de 2010 por la EAAB

Es decir que el IDU y la EAAB agotaron la totalidad de los 26 meses del proceso constructivo para definir el trazado definitivo (así esperamos).

Suerte parecida ocurrió la definición del sistema de la red de alcantarillado que, en septiembre 22 de 2008 la EAAB había solicitado que el sistema de


alcantarillado funcionara separadamente las aguas lluvias de las aguas negras, a pesar que los diseños realizados por el Consultor contemplaban el sistema de alcantarillado combinado (aguas negras y aguas lluvias unidas) , sin embargo en febrero 19 de 2009 se le informa al contratista que el colector (sistema combinado), debe mantenerse en las condiciones diseñadas por el Consultor.

4. Vinculación al proceso de responsabilidad fiscal de los consultores de estudios y diseños, y demandas al IDU por desequilibrio económico en la cuantía de \$76 mil millones

Al margen de los procesos litigiosos desatados por las reclamaciones de la Unión Temporal Transvial en cuantía de cerca de \$69 mil millones y los iniciados por los consultores Consorcio General y Consorcio Troncal 10 en lo relacionado con la calidad y oportunidad de los estudios y diseños de las troncales calle 26 y carrera 10 en la cuantía de \$ 7 mil millones, la Contraloría de Bogotá después de vincular fiscalmente a la Unión Temporal Transvial constructor del tramo de la calle 26 entre carreras 19 y 76, a la firma Interventora Consorcio Intercol y al IDU, vinculará como responsables a los consultores Consorcio General y el Consorcio Troncal calle 10a, por haberse encontrado que a la fecha de la terminación de los contratos de consultoría, aún existían faltantes en los productos finales de estudios, diseños y corrección y actualización de algunos, situaciones de incumplimiento y mala calidad que en buena parte afectaron el normal desarrollo del proyecto.

- g) El IDU en las actas de pago parcial reconoció el pago de mano de obra no suministrada por los contratistas del grupo 4 (Transvial) y el grupo 2 (Consorcio Metrovias Bogotá), en las cuantías de \$1.686 millones y \$1.175 millones respectivamente, para un total de \$2.861 millones, por lo cual se apertura hallazgo fiscal con incidencia administrativa y disciplinaria (ver numerales 3.1.9.1.3.2 y 3.1.9.1.1.3 del informe de auditoría ciclo I -2009):**

2.2. EL 10 DE FEBRERO DE 2010, EL CONTRALOR DE BOGOTÁ SOLICITA AL PRESIDENTE URIBE EVALUAR NUEVA PRÁCTICA DE CAPTACIÓN DE DINERO POR PARTE DE CONTRATISTAS.

CONTRALORIA DE BOGOTA D.C. Folios: 2 Anexos: No Radicación # 201007943 Fecha 2010-02-10 09:26 PROC # 170407 Tercero (ATM023856) ALVARO URIBE VELEZ / PRESIDENTE DE Dependencia : DESPACHO DEL CONTRALOR Tip Doc : Oficio (SALIDA) Número : 10000-02355	 <p>CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.</p> <p>10000</p>
--	---

Excelentísimo Señor Doctor
ALVARO URIBE VELEZ
Presidente de la República de Colombia
Palacio de Nariño,
Carrera 8 No 6 – 26.
Bogotá D.C.

Ref: Solicitud

Excelentísimo Señor Presidente.

La Contraloría de Bogotá en cumplimiento de su función constitucional y legal de vigilar la gestión fiscal de los recursos públicos del Distrito Capital ha venido desarrollando una línea de vigilancia especial a los procesos contractuales gestionados por el IDU, en razón de su magnitud y trascendencia para la ciudad y de las cuantías comprometidas en ellos.

En desarrollo de dicho mandato, en días pasados el Órgano de Control Fiscal dio a conocer hallazgos de auditoría que dan cuenta de los preocupantes atrasos en la etapa de construcción de importantes tramos de la fase III de Transmilenio, tanto en la Carrera 10 como la Calle 26, que afectan notablemente el desarrollo y finalización de la obra dentro de los tiempos y presupuestos previstos.

Es evidente que las causas de esta situación son múltiples y obedecen a problemas que encuentran su origen tanto en la entidad pública contratante como en los contratistas, según sea el tramo de la obra que se revise.

Para el caso de las obras de la III fase de Transmilenio se evidenció que uno de estos contratistas tenía problemas de liquidez financiera para responder de manera adecuada, suficiente y oportuna a la demanda de flujos de caja requeridos frente a los compromisos y cronogramas previstos, no obstante los importantes recursos de anticipo recibidos del IDU, lo cual ha impactado negativamente el desarrollo del proyecto.

Bajo este escenario resulta más preocupante, Señor Presidente, que pese a los esfuerzos desplegados por su administración, a través de los decretos 4333 y 4334 de 2008, para contener bajo Estado de Emergencia Social las actividades relacionadas con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público sin la debida autorización, hoy surjan a luz pública nuevas modalidades impulsadas por "...algunos contratistas de entidades públicas (...) con el propósito de obtener financiación para el desarrollo de algunos proyectos o negocios o para la ejecución de algunos contratos o concesiones de entidades públicas..."¹

¹ Oficio suscrito el pasado 21 de enero de 2009 por el Superintendente Delegado adjunto para Supervisión Institucional, Dr. JUAN PABLO ARANGO ARANGO dirigido a la Directora de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dra. ANA LUCIA VILLA ARCILA, en la cual se

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cía. De N.º 79 - 34
PBX: 219.39.00

En efecto en el citado pronunciamiento de la Superintendencia Financiera se advierte sobre esta nueva modalidad de captación y se identifican a diversos contratistas estatales que han incurrido en ella señalando entre otros, para el caso del Distrito Capital, a la U.T. TRANSVIAL S.A., en su calidad de contratista de la III fase de Transmilenio, empresa que no fue intervenida dado que devolvió los recursos y al IDU como entidad territorial que eventualmente podría verse afectada por estas operaciones de recaudo no autorizado de recursos del público en forma masiva.

Es claro, Señor Presidente, que tal y como sucedió con los casos que motivaron la expedición del Decreto 4333 de 2008, esta nueva modalidad de captación no autorizada desplegada ahora por contratistas estatales, además de comprometer seriamente el patrimonio de los inversionistas y afectar su confianza en el sistema financiero, coloca en grave riesgo la ejecución de los proyectos estatales encomendados a una persona natural o jurídica de carácter particular y con ello, de paso, el patrimonio público destinado para garantizar el cumplimiento del objeto contractual pactado.

En razón de lo anterior de manera respetuosa me dirijo a usted, Señor Presidente, con el propósito de solicitarle, muy comedidamente, que el gobierno nacional considere evaluar, de manera pronta, esta nueva práctica de captación detectada oportunamente por la Superintendencia Financiera, con el objeto de que se adopten por parte del ejecutivo todos aquellos mecanismos de orden jurídico, administrativo y financiero que logren erradicarla, llegando a contemplar incluso el tipificarla como prohibición expresa en el estatuto contractual, pues las consecuencias de no actuar radicalmente podrían ser similares o mayores a las vividas anteriormente, dado que se podrían ver afectados importantes proyectos estatales, de todo orden, que comprometen un monto significativo de recursos del presupuesto público, como lo evidencia el caso de Bogotá.

Cordial saludo.



MIGUEL ÁNGEL MORALESRUSSI RUSSI
Contrador de Bogotá D.C.

describen una serie de prácticas adoptadas por contratistas estatales incurridos en "... los supuestos de captación o recaudo no autorizado de recursos del público en forma masiva"

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 29 - 34
PBX: 239 39 00

2

2.3. EN MARZO DE 2010 EL CONTRALOR DE BOGOTÁ LE SOLICITA AL SUPERINTENDENTE DE SOCIEDADES, VALORAR LA SOLICITUD DE ADMISIÓN AL REGIMEN DE INSOLVENCIA EMPRESARIAL PREVISTO POR LA LEY 1116 DE 2006, RADICADO POR LAS EMPRESAS DEL DENOMINADO "GRUPO NULE"; NO SOLO A LA LUZ DE LOS REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD DEFINIDOS POR LA LEY, SINO DE LOS RECURSOS PÚBLICOS QUE DEBEN SER PROTEGIDOS EN RAZÓN DEL INTERES GENERAL Y DEL MONTO DEL POSIBLE DAÑO AL PATRIMONIO PÚBLICO DE LOS BOGOTANOS.

CONTRALORIA DE BOGOTA D.C. Folios: 5 Anexos: No
Radicación # 201025745 Fecha 2010-03-24 11:57 PROC # 179561
Tercero (ATM008637) HERNANDO RUIZ LOPEZ/SUPERSOCIEDADES
Dependencia : DESPACHO DEL CONTRALOR
Tip Doc : Oficio (SALIDA) Número : 10000-05039

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

10000

Señor Doctor
HERNANDO RUIZ LOPEZ
Superintendente de Sociedades
Av. El Dorado No 51 – 80
Bogotá D.C.

Respetado Señor Superintendente:

La Contraloría de Bogotá han conocido, a través de los medios de comunicación, que las empresas; MNV, GAS CAPITAL, PONCE DE LEÓN, BITÁCORA, y TRANSLOGISTIC, identificadas como pertenecientes al denominado "Grupo Nule", acudieron a la Superintendencia de Sociedades, a su digno cargo, para solicitar su admisión al proceso de reorganización empresarial previsto por la Ley 1116 de 2006.

Es claro para este Órgano de Control que tal solicitud se basa en un amparo legal, que es legítimo para los peticionarios en razón de la preservación de sus intereses empresariales y patrimoniales. No obstante lo anterior por considerar que están en juego intereses superiores de la ciudadanía y del Estado, comedidamente le solicito que también se analice con detenimiento todas las implicaciones, incluidas las fiscales, que una decisión en este sentido pueda tener para las arcas de distrito capital, dado que podría crearse un escenario legal, en el cual el Estado puede verse impedido para hacer uso de sus facultades exorbitantes en materia contractual, así como de las medidas cautelares y de cobro coactivo propias del control fiscal para garantizar el resarcimiento del daño patrimonial causado al erario público.

De otra parte, asaltan serias dudas a la Contraloría de Bogotá sobre la conformación jurídica de este número plural de empresas bajo el amparo de lo establecido en el art. 261 del Código de Comercio sobre matrices y subordinadas y el art. 28 de la Ley 222 de 1995, que se refiere a la figura de Grupo Empresarial, toda vez que no se ha podido verificar documentalmente su constitución como tal, lo cual implica que estemos frente a una "ficción fáctica", hasta tanto no quede determinada su existencia como tal por parte de esa Superintendencia.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00



En efecto y con el ánimo de ilustrar la complejidad del caso, en lo que concierne tan sólo al ámbito del Distrito Capital, es mi deber como Contralor de Bogotá señalarle que varias de estas empresas han suscrito contratos con diferentes entidades públicas de la ciudad, muchos de los cuales aún se encuentran vigentes y que como consecuencia de su deficiente ejecución, algunos de ellos, han dado lugar al inicio de indagaciones preliminares y procesos de responsabilidad fiscal por presuntos detrimentos patrimoniales, así:

A) CONTRATOS FASE III TRANSMILENIO

La Contraloría de Bogotá adelantó a través del Grupo Especial de Investigaciones Forenses – GUIFO, la **Investigación Fiscal Forense 10100-001-10**, por presuntas irregularidades frente al adecuado manejo e inversión del anticipo entregado en virtud de los contratos 137 de 2007 y 072 de 2008.

En efecto se pudo establecer que en diciembre de 2008 el IDU entregó a la firma TRANSVIAL, en calidad de anticipo del Contrato 137 de 2007, la suma de **\$81.236 millones** de pesos. Según los informes de interventoría, el contratista no ha soportado debidamente la inversión de estos recursos, pese a que ya se ha girado el 99% de ellos, y el avance de obra tampoco evidencia su plena utilización en la ejecución de las mismas. Igual situación aplica con el Contrato 072 de 2008, en donde la UNIÓN VÍAS DE BOGOTÁ 2009, no ha demostrado la inversión de **\$12.582.230.160** por concepto del anticipo.

Los dineros entregados por el IDU a estos contratistas en calidad "anticipo" tienen la condición de fondos públicos hasta el momento en que sean amortizados, momento hasta el cual su mal manejo, el cambio de destinación o su apropiación indebida y la falta de soportes respectivos que permitan demostrar su adecuada y correcta inversión, dará lugar a la determinación de las responsabilidades Fiscal, Penal y Disciplinarias a que haya lugar.

Frente a los anteriores hechos investigados, se determinó la existencia de un posible daño fiscal en el contrato 137 de 2007 por la suma de **\$31.518.000.000** y en el contrato 072 de 2008 por la suma de **\$4.222.071.972**, de los cuales se profirió con fecha 4 de febrero de 2010 auto de traslado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal a fin de dar apertura al proceso de responsabilidad fiscal.

Este análisis sirvió para establecer que en la conformación de la Unión Temporal del Contrato 072 de 2008 y la correspondiente al Contrato 137 de 2007, existen sociedades que hacen parte del denominado "Grupo Nule", así:

- **Conformación de la UNIÓN TEMPORAL VÍAS DE BOGOTÁ 2009 suscrita el 18-11-2008. Contrato 072 de 2008 Distrito Sur. Mantenimiento Malla Vial**

Nombre Sociedad	% en la UT	Obligaciones acorde con la conformación de la UT
Costco Ingeniería Ltda. Nit 800.123.931-2	45%	Será la encargada de ejecutar en un 50% todas las actividades de los componentes de mantenimiento, construcción, rehabilitación social, ambiental tráfico.
Bitácora Soluciones CIA Ltda. Nit 830059379-1	50%	Ejecuta en un 100% todas las actividades de los componentes de diagnóstico, estudios y diseños del grupo adjudicado y será la encargada de ejecutar en un 50%, todas las actividades de los componentes de mantenimiento, construcción, rehabilitación social, ambiental y tráfico del grupo adjudicado, además será la encargada de conseguir el 100% de los recursos requeridos para la financiación del proyecto
Carena S.P.A. Impresa Di Costruzioni 00271490104	5%	Implementará su sistema de gestión de calidad en el proyecto

- **Conformación de la UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL suscrita el 20-11-2007. Contrato 137 de 2007. Transmilenio-Fase III**

Nombre Sociedad	% en la UT	Términos y extensión de la participación en la ejecución del contrato
Condux S.A. DE CV	1%	Supervisión interna y asesoría técnica
Tecnología e Ingeniería Avanzada S.A. DE C.V.	19%	Ejecución de las obras
Megaproyectos S.A.	10%	Ejecución de la obra
Maquinaria Ingeniería Construcción S.A. MAINCO S.A.-	1%	Implementación del sistema de calidad
Bitácora Soluciones Cia Ltda	35%	Ejecución de obras
Translogistic S.A.	34%	Ejecución de obra

Frente a la composición de estas sociedades, la Contraloría de Bogotá, observó:

1. Que la sociedad BITÁCORA SOLUCIONES Y CÍA. LTDA., GAS KPITAL GR S.A. y la UT TRANSVIAL registran la misma dirección comercial: Carrera 11 No 93ª-85. El representante legal de la sociedad BITÁCORA SOLUCIONES Y CÍA. LTDA., es a su vez el representante de la UT TRANSVIAL y VÍAS DE BOGOTÁ 2009.
2. La Sociedad MNV S.A., es accionista junto con la familia Nule, de la sociedad GAS KPITAL S.A.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00



3. La sociedad MNV S.A., accionista de GAS KPITAL S.A. registra ocho (8) embargos ante la Cámara de Comercio y esta sociedad recibió de la UT TRANSVIAL, 18 mil millones de pesos sin que a la fecha se haya legalizado.
4. La sociedad GAS KPITAL S.A., registra dos (2) embargos ante la Cámara de Comercio, sociedad que recibió de la UT TRANSVIAL la suma de \$3.600.000.000 y de la UT VÍAS DE BOGOTÁ 2009, la suma de \$600.000.000.
5. Existe un vínculo empresarial entre la sociedad BITÁCORA que integra la UT de los contratos 072/08 y 137/07 y las sociedades que han recibido gran parte de los recursos de los anticipos de los mencionados contratos y que hacen parte del Grupo Empresarial de la familia Nule a través las sociedades GAS KPITAL y MNV.

Como consecuencia de las auditorias, regular y especial, practicadas al IDU en el 2009 y la investigación fiscal forense señalada, la Contraloría de Bogotá dio apertura al **Proceso de Responsabilidad Fiscal No. 170100-0011/10** por presuntas irregularidades en los Contratos de Obra 137 de 2007 y 072 de 2008, y por los contratos de interventoría N° 174/07, y 94 de diciembre 31/07, por un posible detrimento causado en cuantía de **\$35.740.000.000**.

B) CONCESIÓN DE PATIOS Y GRÚAS DE SERVICIO PARTICULAR EN BOGOTÁ

Otro tema dentro del cual la Contraloría de Bogotá observa la participación de empresas relacionadas con el denominado "Grupo Nule" esta referido al detectado por la **Investigación Fiscal Forense 10100-001-09**, sobre presuntas irregularidades en la ejecución del Contrato de Concesión 075 de 2007, celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la firma PONCE DE LEÓN Y ASOCIADOS S.A. INGENIEROS CONSULTORES.

Como resultado de la investigación la Contraloría de Bogotá, emitió el control de advertencia 10000-04670 del 6 de marzo de 2007 por riesgos en la ejecución "*Concesión del servicio de inmovilización de a) patios para vehículos de servicio diferente al público y b) el servicio de grúas para todo tipo de vehículos para la ciudad de Bogotá D.C.*", los cuales se sintetizan en:

1. El riesgo en el manejo del recaudo de los ingresos que se estima obtener por la prestación de dichos servicios a favor del Distrito Capital durante los ocho años (8) de ejecución del contrato equivalentes a una suma estimada de **TREINTA Y TRES MIL QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS (\$33.574.785.882)**.
2. La calidad, oportunidad, óptimo desempeño y eficiencia en la prestación del servicio de inmovilización de vehículos en la ciudad de Bogotá.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

4



3. La pérdida de confianza de la ciudadana en la institucionalidad del gobierno distrital y de los particulares que tienen la obligación de atender eficientemente las necesidades de la comunidad a cargo del Estado.

Para formalizar las acciones de mejoramiento propuestas por la Administración Distrital, el 20 de abril de 2009, se llevó a cabo una mesa interinstitucional con la participación de las autoridades de Tránsito de la ciudad, la Secretaría de Movilidad y la Fiscalía General de la Nación y el contratista con el fin de formalizar ocho (8) acciones de mejoramiento frente a la gestión del citado contrato, a las cuales se les ha hecho seguimiento, observándose resultados favorables para exigir el cumplimiento de las obligaciones de la firma PONCE DE LEÓN Y ASOCIADOS S.A. INGENIEROS CONSULTORES.

Vale señalar que de acuerdo con las indagaciones efectuadas se pudo establecer que la firma PONCE DE LEÓN Y ASOCIADOS S.A. INGENIEROS CONSULTORES, hace parte del "Grupo Nule" y la conforman **MNV** (Manuel Nule Velilla) con el 20% y el 80% restante también hace parte del mismo grupo.

C. OTROS CASOS.

Así mismo, la Contraloría de Bogotá adelanta en la actualidad otros procesos de Responsabilidad Fiscal, identificados bajo los Nos. 50100-0077/05 y 50100-0065/09 por presuntos detrimentos patrimoniales causados a las arcas de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá –EAAB ESP, por cuantías estimadas en **\$114.840.000** y **\$11.930.897.985**, respectivamente, que involucran a empresas relacionadas con el denominado "Grupo Nule".

Finalmente sea del caso señalar que la empresa TRANSLOGISTIC SA, con una participación del 40% dentro de la UNION TEMPORAL GTM, tiene actualmente a cargo la ejecución del Contrato IDU-071-2008 por valor de **\$93.386.746.469**, cuyo objeto es ejecutar obras de mantenimiento de la malla vial del Distrito Sur – Oriente, que abarca las localidades de Santa Fe, Candelaria, San Cristóbal y Rafael Uribe y que a la fecha, también presenta serios atrasos en el cumplimiento de las metas físicas pactadas.

Como bien podrá concluir, Señor Superintendente, es evidente que estas empresas que se identifican públicamente como integrantes del "Grupo Nule" con la solicitud presentada a su despacho, tienen el objetivo de blindar jurídica, contractual y financieramente sus operaciones frente a terceros, por razones que son exclusivamente atribuibles a su manejo operativo, administrativo, jurídico, empresarial y de ampliación de portafolio, lo cual evidencia una clara unidad de propósito y dirección.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

5



También es evidente que las entidades públicas del distrito, que aquí se mencionan, no tuvieron ninguna injerencia para llevar a las empresas o al denominado "Grupo Nule" a la crisis conocida públicamente; muy por el contrario, las entidades del Distrito las proveyeron de recursos frescos, en forma de anticipos, para iniciar y avanzar en las obras pactadas. Este hecho, de no ser resuelto de manera idónea, podría interpretarse como un incentivo o premio al inadecuado manejo empresarial a costa del patrimonio público confiado, lo cual claramente no es la filosofía ni espíritu de la Ley 1116 de 2006.

En lo que respecta exclusivamente a los intereses patrimoniales del Distrito Capital, las diferentes empresas del denominado "Grupo Nule" que han elevado a su despacho la solicitud de admisión al proceso de reorganización empresarial previsto por la Ley 1116 de 2006, mantienen no solo contratos vigentes por cuantiosos recursos con la ciudad sino además controversias de tipo fiscal con este ente de control por presuntos detrimentos patrimoniales; ambos hechos, vistos de conjunto, deben servir como criterio primordial para valorar la decisión puesta hoy a consideración de la Superintendencia de Sociedades.

En razón de lo anterior, comedidamente me permito solicitarle valorar de manera detallada, exhaustiva, integral y estricta el tema no solo a la luz de los requisitos de admisibilidad definidos por la Ley sino de los recursos públicos en riesgo que deben ser protegidos en razón al interés general y al monto del patrimonio público de los bogotanos comprometido.

Cordialmente,



MIGUEL ANGE MORALESRUSI RUSI
Contralor de Bogotá D.C.

2.4. POR HABERSE CONTRATADO CON ESTUDIOS Y DISEÑOS INCOMPLETOS Y POR LOS REITERADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS, EL PROCESO CONSTRUCTIVO SE AUMENTÓ DE 26 A 43 MESES, CON EFECTOS GRAVES EN LAS FINANZAS DISTRITALES.

Le dejarán las grandes construcciones del IDU a los bogotanos

¡Gigantesco hueco fiscal!

Contraloría reveló alarmante informe sobre retrasos en las obras

Camilio Galvis
micalo77@hotmail.com

Pese al duro informe que entregó la Contraloría distrital sobre los millonarios sobrecostos que las obras de TransMilenio le dejará a los bogotanos, el director del IDU, Néstor Eugenio Ramírez, aseguró que el alcalde Samuel Moreno, entregará las troneales de la fase III.

Un tremendo hueco fiscal le quedará a Bogotá por los retrasos en la construcción de grandes obras como la fase III de TransMilenio y de vías como la Avenida al Llano, los andenes de la calle 116 en la Pepe Sierra y la avenida Comunereros. Durante una audiencia pública realizada por el organismo de control donde se analizó junto con el director del IDU, Néstor Eugenio Ramírez, el avance de las principales obras que se desarrollan en la ciudad, el Contralor reveló un panorama muy poco alentador para las finanzas de la capital del país.

De acuerdo con el jefe del ente de fiscalizador, los solos retrasos en la fase III de TransMilenio le generarán gastos adicionales a la ciudad por 500 mil millones de pesos. De acuerdo con el balance entregado por el Contralor el grupo 1, le generará sobre costos a la ciudad por 22 mil millones de pesos, y actualmente cuenta con retraso de 9 meses;

el grupo 2, generará gastos adicionales por 88 mil millones de pesos y tiene retrasos en las obras de una año; en el grupo 3 - los sobrecostos serán de 114 mil millones de pesos y el retraso de las obras ya va en 16 meses; el grupo 4, el cual le correspondía al grupo Nule, los sobrecostos serán de 255 mil millones de pesos y tienen 11 meses de retraso; y por último el grupo 5, le generará a la ciudad unos sobrecostos de 16 mil millones de pesos con un atraso en las obras de seis meses. Para el contralor Miguel Moralesrussi, es claro que el Secretario de Hacienda y el IDU tendrán que explicarle a la ciudadanía de donde se van a sacar los millonarios recursos que llegan al medio billón de pesos. Como por si fuera poco, durante la audiencia pública la Contraloría también reveló que en otras tres obras los sobrecostos llegan casi a los 100 mil millones de pesos.

Las construcciones a las que hizo mención el ente de control son: **la vía al llano**, la cual supuestamente costaría 40.593 millones de pesos y un tiempo de construcción de 19 años. Esta obra ya va por los 63.790 millones de pesos y una construcción de 4 años. **Avenida Comunereros**.

Esta obra supuestamente le iba a costar a los bogotanos 8.306 millones de pesos y estaba programada para una duración de 7 meses, sin embargo, la inversión ya llegó a los 24.750 millones de pesos y su construcción ya completa los 31 meses. **Calle 116 entre 15 y 19**. Los andenes de la Pepe Sierra tenían un presupuesto inicial de 2.339 millones

de pesos, pero la obra ya va por los millones de pesos. La construcción estipulada para siete meses pero ya más de dos años.

Frente a los millonarios sobre costo de los 500 mil millones de los que la Contraloría 300 mil millones de se necesitan para realizar adecuaciones algunas estaciones y portales y para obras que no estaban contempladas del sistema inicial. Los otros 200 mil millones se requieren para la reposición de redes de acueducto y alcantarillado.

¡Reconocen incumplimientos!
El director del IDU, Néstor Eugenio Ramírez, reconoció que dos de las más significativas obras de la fase III de TransMilenio no las podrá entregar el alcalde Samuel Moreno, la estación central ubicada en la calle 26 con Carrera del Museo del Oro.




Rumores de corrupción
Precupado se mostró el contralor Miguel Moralesrussi, por los rumores que están circulando en los pasillos sobre supuestos casos de corrupción en el IDU.

2.5 EN ENERO DE 2010 EL CONTRALOR DE BOGOTA LE RECUERDA A LA DIRECTORA DEL IDU SOBRE LAS REITERADAS ADVERTENCIAS QUE DESDE DICIEMBRE DE 2008 SE HAN VENIDO FORMULANDO EN LOS INFORMES DE AUDITORIA SOBRE LOS INCUMPLIMIENTOS EN LOS PROCESOS CONSTRUCTIVOS ADELANTADOS POR LA UNION TEMPORAL TRANSVIAL, Y LE SOLICITA DE MANERA PERENTORIA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS CRONOGRAMAS PREVISTOS, Y LA PROTECCION DEL PATRIMONIO PUBLICO ENTREGADO AL CONTRATISTA.

CONTRALORIA DE BOGOTA D.C. Folios: 6 Anexos: No
Radicación # 201004308 Fecha 2010-01-26 08:51 PROC # 166986
Tercero (ATM005044) LILIANA PARDO GAONA/IDU
Dependencia DESPACHO DEL CONTRALOR
Tip Doc: Oficio (SALIDA) Número: 10000-01088



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

10000

Doctora
LILIANA PARDO GAONA
Directora General
Instituto de Desarrollo Urbano
Cll 22 No 6 - 27
Bogotá D.C.

Ref: Solicitud de Información

Respetada Sra. Directora.

La Contraloría de Bogotá en cumplimiento de su función constitucional y legal de vigilar la gestión fiscal de los recursos públicos del Distrito Capital ha venido desarrollando una línea de vigilancia especial a los procesos contractuales desarrollados por el IDU, dada su magnitud y trascendencia para la ciudad y el monto de las cuantías comprometidas.

En este sentido, el Órgano de Control Fiscal prendió las alarmas desde septiembre de 2009 a la administración distrital por las serias preocupaciones que le asistían frente al cumplimiento de los plazos previstos para la puesta en operación de la III fase de Transmilenio, teniendo en cuenta los resultados del proceso auditor y considerando el conjunto de factores que debían confluír para tal fin. Entre estos, las obras en ejecución del la Carrera 10, la Calle 26 y la solución definitiva para el corredor de la Cra 7ª.

Por ello, amén de diversos pronunciamientos proferidos sobre la materia, la Contraloría de Bogotá le ha dado a conocer a su despacho, sendos informes de auditoría en los cuales se señalan de manera precisa las deficiencias detectadas a lo largo de la ejecución del Contrato de Obra No. 137 de 2007.

En efecto, en junio de 2009, en el informe de auditoría gubernamental con enfoque integral, modalidad regular, PAD 2009, Ciclo I, la Contraloría de Bogotá le señaló con relación al referido contrato, entre otros aspectos, los siguientes:

Planeación:

La Entidad no estaba lo suficientemente preparada para recibir, revisar, organizar y entregar a los Contratistas los Estudios y Diseños entregados por los Consultores, teniendo en cuenta

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 39 - 34
PBX: 219 39 00

que no se evidenció la existencia de un Listado Maestro de Estudios y Diseños donde se consignara la descripción, fecha de entrega, versión, aprobación, etc la cual elaboró la Interventoría y fue actualizando a medida que el IDU hacía entregas parciales, así mismo se evidenció que no toda la información puesta a disposición por el IDU se encuentra en el Centro de Documentación.

Permisos y aprobaciones:

Al iniciarse el contrato no contaba con la resolución de aprobación para el tratamiento silvicultural en lo que tiene que ver con tala de árboles, la aprobación de los planos de CODENSA, los planos de Redes Semafóricas aprobados por la Secretaría de Movilidad y por la Gerencia de Semaforización de la Empresa de Teléfonos de Bogotá y los planos de Voz y Datos

La Entidad informa que sólo hasta el 27 de marzo de 2009 se hizo entrega de los planos aprobados por Codensa y continua pendiente los planos de Redes Semafóricas.

Llama la atención que la Interventoría informó que el Contratista estaba elaborando los diseños de las redes eléctricas y semáforos y que el IDU estaba a la espera de la cotización de los mismos, sin embargo el 29 de diciembre de 2008, el IDU informa no ha autorizado al Contratista la ejecución de estos diseños, por lo tanto la Interventoría sigue a la espera de que el IDU suministre dicha información para la ejecución de las obras.

Predios:

Los predios requeridos para los tramos 3 y 4 del contrato son 130 y a la fecha se han entregado 46 (35%). El Cronograma de entrega de predios se extiende hasta el próximo mes de junio de 2009 a pesar que la entrega de la totalidad de los predios por parte del IDU estaba prevista para el mes de junio de 2008.

Estudios y Diseños al Contratista:

Una vez revisados los Estudios y Diseños por el Contratista se presentaron las siguientes situaciones:

Revisión de los Estudios y Diseños entregados:

Se detectó que existían faltantes en el área de Diseño paisajístico y tratamiento de culatas, no se había recibido algunos diseños definitivos, el Contratista no pudo emitir un concepto completo sobre algunos diseños porque la Entidad no hizo entrega de los planos aprobados de CODENSA S.A. E.S.P., los planos de diseños de semaforización y los planos de Voz y Datos, no se pudo iniciar la revisión de los diseños de redes hidrosanitarias por la carencia de la totalidad de los diseños de esta especialidad

“Al rescate de la moral y la ética pública”

Estado de la entrega de Estudios y Diseños:

Al finalizar la Etapa de Preconstrucción en octubre 16 de 2008, la cual tuvo una duración de cuatro meses la Entidad todavía continuaba sin entregar toda la Información requerida.

Teniendo en cuenta que IDU entregó algunos Estudios y Diseños incompletos e hizo entregas parciales a lo largo de la Etapa de Preconstrucción y se tardó en la entrega de predios, lo que ocasionó la demora en iniciar las obras del corredor, el Contratista solicitó tiempo adicional al inicialmente establecido para la revisión de los diseños y una prórroga de seis meses.

Revisión, ajuste y/o complementación de estudios y diseños:

El Contratista propuso diseños como es el caso del diseño planimétrico y altimétrico, redes de alcantarillado y puentes peatonales, realizó el rediseño de estructuras, cimentaciones de puentes peatonales y estaciones, propuso modificaciones de espacio público, informó que se requería complementación de diseños del sistema mecánico Box peatonal del CAD, entre otros

Es importante aclarar que las modificaciones propuestas por el contratista para algunos diseños no han sido aprobadas por la interventoría en razón a que el contratista no ha presentado justificación técnica que demuestre que los diseños entregados por el IDU no son construibles

Actualización de los Diseños:

Con el Otrasi N° 2 el Contratista puede actualizar los diseños que a la fecha el IDU no hubiere podido entregar ó se encuentren incompletos. Sin embargo no se dio cumplimiento al plazo teniendo en cuenta que en un término no mayor a quince (15) días calendario a partir del inicio de la Etapa de Construcción, se definirían conjuntamente el listado de los Estudios y Diseños ha actualizar y éste se definió parcialmente hasta el 6 de enero de 2009 teniendo en cuenta que quedó pendiente: el diseño del sistema de conexión del drenaje de calzadas de tráfico mixto y exclusivo a vallados existentes, el Sistema de conexión peatonal AC 26-NQS (Sector CAD) y Estación Intermedia de la AV de La Constitución y el área de estructuras y geotecnias

Esta definición no se ha cumplido en su totalidad a pesar de las mesas de trabajo adelantadas en la Dirección Técnica de Construcciones

Con base en el listado de los Estudios y Diseños el Contratista debía presentar la cotización para su evaluación y aprobación por parte del IDU, la cual debe contemplar todos los costos que se generaron a cargo del Contratista durante el diecisiete (17) de octubre de 2008 y el diecinueve (19) de enero de 2009, sin embargo a la fecha no está definido el costo de las actualizaciones.

Ajuste presupuestal:

“Al rescate de la moral y la ética pública”

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00

La Interventoría prevé que debido a los ajustes a los diseños, el incremento en el número de predios a intervenir y actualización de las rutas de desvío, construcción de redes, aumento de km-carril de las rutas de desvío, mayor intervención de andenes por modificaciones, renovaciones o construcción de redes, se requerirá un ajuste presupuestal

□ *Desestimación de Diseños presentados por el Consultor:*

El Contratista presentó observaciones de las diversas estructuras, vagones, puentes peatonales y estudios y diseños de pavimentos entre otros. Sin embargo la Interventoría manifestó que no existen argumentos técnicos suficientes que permitan desestimar los diseños del área de estructuras realizados por el Consorcio General...

De igual manera, el pasado 21 de diciembre, en el informe final de auditoría gubernamental con enfoque integral, modalidad especial, PAD 2009 - Ciclo II, la Contraloría de Bogotá, nuevamente volvió a reiterarle, de manera clara, la grave situación detectada en la ejecución del Contrato de Obra No. 137 de 2007.

En efecto, en el señalado informe auditor dentro del acápite 2.6 denominado "SEGUIMIENTO A LA CONSTRUCCIÓN Y ADECUACIÓN DE LA CALLE 26 AL SISTEMA TRANSMILENIO COMPRENDIDO ENTRE LA TRANSVERSAL 76 Y LA CARRERA 19, GRUPO 4 –CONTRATO 137 DE 2008" se hizo una descripción detallada de la evolución de la ejecución de esta obra, llegando con ello a la conclusión, que:

"...Se evidencia incumplimientos del contratista UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL –UTT en los plazos y en la ejecución de metas fijadas, que de no tomar medidas efectivas pueden llevar al no cumplimiento del contrato en los plazos establecidos, ocasionando que la fase III de Transmilenio no se construya en los plazos establecidos contractualmente y por ende no entre en operación el sistema de troncales, ocasionando traumas en la movilidad de la ciudad.

Transcurridos doce (12) meses de ejecución es evidente el hecho de no contar con los estudios y diseños que debe actualizar y/o ajustar el contratista UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL-UTT y la aprobación por parte del IDU, generará para el proyecto la desarticulación de la programación de obra prevista y el incumplimiento de ésta, hechos que además ponen en riesgo el cumplimiento de los objetivos propuestos y de las metas físicas a ejecutar.

Se evidencia una baja inversión y amortización del anticipo, derivados de la falta de instrumentos efectivos de control del anticipo al cumplimiento de ofertas mercantiles.

De no tomarse los correctivos necesarios pueden ocasionar efectos sobre el patrimonio público derivado de mayores plazos, suspensiones y/o adiciones a las contractualmente fijadas y/o establecidas inicialmente, que pudieran generar futuras reclamaciones..." (subrayado y negrilla fuera de texto)

"Al rescate de la moral y la ética pública"

Por ello, dada la trascendencia e impacto del tema, la Contraloría de Bogotá en su labor de seguimiento, pudo establecer con corte a enero 9 de 2010, que transcurrido el décimo quinto (15) mes de los 22 meses previstos para la etapa de construcción de la troncal Calle 26, del grupo 4 fase III, contratado con la UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL, que:

- Del total de obras a ejecutar, que asciende a la suma de **\$287 mil millones**, el contratista, según el cronograma de obras debía haber ejecutado un 34% que corresponde a **\$98 mil millones**, de los cuales solamente ha ejecutado **\$50 mil millones**, lo cual equivale a un atraso de cerca del 50% de la inversión programada a enero de 2010, aspecto este que incidirá en la fecha de terminación de la obra que estaba prevista para agosto de 2010.
- Este hecho coincide con la solicitud hecha por el contratista al IDU el 15 de diciembre de 2009, de prorrogar el contrato hasta diciembre del 2011, es decir, que la obra se estaría terminando dieciséis (16) meses después de lo previsto inicialmente en el contrato, con lo cual se afectarían los cronogramas de iniciación de operaciones en la troncal Calle 26, con las repercusiones que todo esto pueda tener sobre la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público "SITP" y la extensión en el tiempo del "pico y placa". Este desfase en la ejecución de obras y la inclusión de actividades no previstas tendrá consecuencias sobre el presupuesto público del distrito.
- Es preocupante que pese a las dificultades administrativas, técnicas y financieras que son imputables al contratista, como lo evidenció el interventor del contrato al establecer que en los sitios de la obra no hay ni el personal suficiente ni la maquinaria que se requiere para que los compromisos de obra se ejecuten en los tiempos previstos, situación que ha venido afectado de manera reiterativa y oportuna la ejecución de la obra, el IDU le haya adicionado al mismo contratista un contrato por valor de **\$3.057 millones** para ejecutar obras de valorización.
- Llama la atención que ante estas deficiencias el 10 de diciembre de 2009 el contratista haya presentado al IDU una solicitud de restablecimiento del equilibrio económico por la suma de **\$69.447 millones**.
- Es preocupante además el hecho que a estas alturas del contrato *-15 meses de ejecución-* continúen aún los procesos de actualización de diseños, entre otros de: redes húmedas, puente vehicular de la avenida Boyacá, área geotecnia para el deprimido del Concejo de Bogotá, el diseño geotécnico del box peatonal del centro administrativo distrital.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 29 - 34
PBX. 219 49.00

5

- Durante la ejecución de la obra se han modificado por parte de la EAAB los diseños ya aprobados de las redes del sistema de alcantarillado combinado (aguas negras y aguas lluvias) y que a la fecha no se han aprobado. Es importante aclarar que estos diseños fueron encargados de elaborar por el IDU al contratista, aún no han sido terminados, y una vez el contratista se los entregue al IDU se requerirá de su aprobación por parte de la EAAB.

En razón de lo anterior, comedidamente me permito solicitarle se sirva informar por escrito, en el lapso de cinco (5) días hábiles al recibo de la presente comunicación, las acciones que implementará el IDU, para:

- I. Garantizar el cumplimiento, dentro de los cronogramas previstos, de la ejecución total de la obra en la Calle 26, pactada con la UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL.
- II. Proteger el patrimonio público comprometido por el IDU para la ejecución de la obra en la Calle 26, a cargo del contratista UNIÓN TEMPORAL TRANSVIAL.

Cordial saludo.



MIGUEL ANGE MORALESRUSSI RUSSI
Contralor de Bogotá D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00

6

2.6. EN JUNIO 23 DE 2010, EL CONTRALOR DE BOGOTÁ, SOLICITÓ INFORMACIÓN ACERCA DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS Y/O CONTRATISTAS QUE HAN PARTICIPADO EN LA DEFINICIÓN DE LAS DIFERENTES ETAPAS O FASES DEL SITP.

CONTRALORIA DE BOGOTÁ D.C. Folios: 1 Anexos: No
Radicación # 201047987 Fecha 2010-06-23 16:27 PRO 196788
Tercero (ATM015291) SECRETARIA DISTRITAL DE LA
Dependencia : DESPACHO DEL CONTRALOR
Tip Doc : Oficio (SALIDA) Número : 10000-11110



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

10000

Señor Doctor
FRANCISCO FERNANDO ALVAREZ MORALES
Secretario Distrital de Movilidad
Calle 13 No.37-35
Bogotá, D.C

Señor Doctor
FERNANDO PAEZ
Gerente
TRANSMILENIO S.A.
Av El Dorado No 66 -63
Bogota D.C.

REF: Solicitud de Información

Respetados Señores:

La Contraloría de Bogotá en ejercicio de sus funciones y competencias, de carácter constitucional y legal, ha venido adelantando una vigilancia especial a la gestión fiscal de la administración relacionada con los temas de movilidad en la ciudad, dados los cuantiosos recursos comprometidos y los impactos que sobre la calidad de vida, productividad y desarrollo tienen para Bogotá y sus habitantes.

En este sentido, el Órgano de Control Fiscal ha expresado en diferentes momentos, a través de informes de auditoría, pronunciamientos, advertencias y foros, las diversas preocupaciones que le asisten relacionadas con la estructuración y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, con el fin de garantizar que los recursos públicos comprometidos logren la correcta, eficiente, económica, eficaz y equitativa inversión. No obstante lo anterior, la Contraloría observa que aún persisten importantes inquietudes sobre el proceso en marcha que requieren total claridad y transparencia.

En razón de lo anterior, comedidamente les solicito se sirvan informar a la Contraloría de Bogotá, por cada entidad, quiénes son los servidores públicos y/o contratistas que han participado en la definición de las siguientes etapas o fases del SITP, así:

I. formulación¹,

¹ Incluye la realización de todos los estudios previos del proyecto por desarrollar, de los análisis de oportunidad, méritos o conveniencia.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00



CONTRALORÍA



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- II. estructuración técnica, jurídica y económica de la Licitación
- III. modelación financiera,
- IV. validación del modelo financiero
- V. identificación, análisis, tipificación, valoración y distribución de riesgos,
- VI. preparación, elaboración, modificación y ajustes de los pliegos de la Licitación,

Así como aquellos previstos para las fases, de:

- VII. estudio, evaluación y calificación de las propuestas, y
- VIII. adjudicación de los contratos de cada zona del "SITP".

Para cada uno de los anteriores ítems sirvase remitir la siguiente información discriminada, así:

- **Servidores Públicos;** nombres y apellidos completos; documento de identidad; cargo desempeñado; copia hoja de vida única de la Función Pública; copia funciones del cargo desempeñado y nivel de autoridad, responsabilidad y decisión dentro de cada etapa del proceso.
- **Contratistas;** nombres y apellidos completos; documento de identidad; tipo de contrato de vinculación; copia del contrato; nivel de autoridad, responsabilidad y decisión dentro de cada etapa del proceso; copia de los pagos efectuados y de los informes de supervisión y/o interventoría rendidos hasta la fecha.

La anterior información deberá ser remitida a este Despacho, en medio físico y magnético en formato PDF, en el lapso de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la recepción de la presente solicitud.

Cordial saludo.


MIGUEL ANGE MORALESRUSI RUSI
Contralor de Bogotá D.C.

"Al rescate de la moral y la ética pública"

www.contraloriabogota.gov.co
Cra 16 N° 79 - 34
PBX: 219 39 00

2



3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DEL CONTROL INTERNO

En desarrollo del Plan de Auditoría Sectorial-PAD, Ciclo I, se evaluó el Sistema de Control Interno de Transmilenio S.A, la evaluación corresponde al año de 2009, como parte de la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral-Modalidad Regular, la cual fue adelantada en cumplimiento del Ejercicio del Control Fiscal establecido en los Artículos 267 y 272 de la Constitución Política de Colombia, en la Ley 42 de 1993 y el Decreto 1421 de 1993 para determinar su calidad, nivel de confianza y funcionalidad, de conformidad con lo previsto en la Ley 87 de 1993 y los Decretos Reglamentarios 2145 de 1999 y 1537 de 2001, expedidos por el Departamento Administrativo de la Función Pública.

A continuación se realiza descripción de los principales aspectos que se evidenciaron en cada uno de los subsistemas, sin tenerse en cuenta la evaluación del sistema de control interno contable, debido a que éste se presenta en el capítulo correspondiente a la Evaluación a los Estados Contables.

3.1.1. Subsistema de Control Estratégico

Este subsistema corresponde al conjunto de elementos de control que al interrelacionarse, permiten a la entidad pública evaluar aquellos eventos negativos, tanto internos como externos, que pueden afectar o impedir el logro de los objetivos institucionales o los eventos positivos que permiten identificar oportunidades para un mejor cumplimiento de la función.

Es así, como durante la evaluación se evidenció un alto nivel de riesgo generado por la falta de políticas gerenciales adecuadas que aseguren la salvaguarda del patrimonio público, incumpliendo con ello los postulados de autosostenibilidad y equilibrio de la tarifa con los que se genera la operación del sistema de transporte masivo y donde el Fondo de Contingencias esta asumiendo el diferencial tarifario; fondo creado con la finalidad de *“cubrir contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa, que pueden poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del sistema transmilenio”*.

Es evidente que en el manejo de las Concesiones de Operadores, al determinar incumplimiento de los factores para desintegración física de vehículos (chatarización) con destino al ingreso de Articulados y Alimentadores a la Flota, permite identificar falta de control por parte de la entidad, en un tema estructural, como quiera que con las omisiones evidenciadas en desarrollo del proceso auditor, se afecta de manera importante el cumplimiento de la política pública encaminada a la disminución de la sobreoferta de vehículos de transporte público



colectivo, en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos residentes en la ciudad de Bogotá al incrementarse los tiempos de movilización al interior de la misma.

De la misma manera se estableció que para el contrato de prestación de servicios N° 22/09 evidencia una imbricación de objetos contractuales por lo que esta contratación se encuentra enmarcada como una inversión antieconómica tal como lo determina el Decreto 2170 de 2002.

La calificación de este subsistema de Control Estratégico es: 3.72 que define un diagnóstico del sistema de control interno “Adecuado”

3.1.1.1. Componente Ambiente de Control

Este componente representa la forma de ser y de operar de toda organización la cual debe estar caracterizada por la actitud y compromiso de la alta dirección en el desarrollo natural de las actuaciones administrativas inmerso en el proceder, trabajo y compromiso de todos los funcionarios sin distinción alguno.

De esta manera, en este componente se indica cómo opera la Cultura del Autocontrol en la entidad y cómo se representan, divulgan y aplican los principios éticos y valores institucionales, pilares fundamentales para vivir en comunidad, que permiten conocer las acciones tanto individuales como colectivas y evaluarlas; permitiendo la optimización del recurso humano en aras del fortalecimiento permanente de la misión institucional.

En este orden de ideas, se estableció la aplicación de los valores básicos frente al desarrollo de las tareas de los funcionarios, como son el comportamiento cívico, responsabilidad social, excelencia empresarial e integridad institucional, postulados que se han visto reducidos por falencias en los procesos de contratación que finalmente son los que definen el punto de inversión de los dineros públicos en pos del bienestar de la ciudadanía capitalina.

La calificación de este componente es: 3.86 que permite identificar que se encuentra en un diagnóstico al sistema de control interno “Adecuado”.

3.1.1.2. Direccionamiento estratégico

Este componente representa como la entidad proyecta y planea las actividades a corto, mediano y largo plazo y las impulsar hacia el cumplimiento de las metas y resultados previstos.

En el desarrollo del proceso auditor se evidencio que con las modificaciones realizadas a los contratos de operación, se altera la naturaleza del mecanismo de disminución de la sobreoferta del transporte publico en la ciudad, toda vez que la entidad afirma que la política publica ya se cumplió sobre los corredores donde opera el sistema masivo de transporte Transmilenio, hecho que va en contravía de los postulados de la política publica que es de aplicación universal para la ciudad, por lo tanto no debería ser modificada con otrosíes a los contratos de operación.

La entidad obtuvo una Calificación de 3.89 definiendo como “Adecuado” en el diagnostico

3.1.1.3. Administración del Riesgo

En este componente se determina cómo y de qué manera la organización identifica los diferentes riesgos a que se puede ver abocada, buscando manejarlos de acuerdo a un Plan de Acciones concertadas entre todos los actores institucionales para mitigar o dispersar sus efectos. Es necesario indicar que los riesgos tanto internos como externos que se puedan presentar, alejan el logro de los objetivos y metas planteados.

De acuerdo a las necesidades latentes que se exponen en los estudios de oportunidad y conveniencia, concepto que sustentan la contratación de las ordenes de prestación de servicio, en la cual se identifican altos niveles de riesgo al evidenciarse que se realizan contrataciones innecesarias determinando una gestión antieconómica, situación que se corroboró en el contrato N° 22/09

De la misma manera se presenta en este contrato, hechos que definen falencias de control, donde el formulario de hoja de vida del Departamento Administrativo de la Función Publica está incumpliendo lo versado en el articulo 4 de la ley 190 de 1995, por lo que el riesgo de veracidad de la información suministrada por el contratista no se mitiga por parte de la entidad.

La falta de integración y articulación de conceptos técnicos y jurídicos que permitan un adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales, genera alto riesgo en la toma de decisiones, en particular por la omisión en la aplicación de la normatividad vigente que regula la metodología registrar y controlar la desintegración física total de vehículos de transporte publico colectivo (chatarización) en la ciudad, mediante la suscripción de Otrosíes modificatorios de los contratos de concesión, desconociendo normas de jerarquía superior y generando inseguridad jurídica.

De la misma manera se prevé que el manejo irregular en la aplicación de la política pública genera incertidumbre en los escenarios que sustentan los



proyectos encaminados a mejorar la movilidad de la ciudad al vislumbrar probables mayores costos en las propuestas económicas de los posibles oferentes para futuros proyectos, que finalmente redundan en perjuicio para los ciudadanos. Tal es el caso del proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, que tendrá que asumir la adquisición de la mayor sobreoferta de transporte público colectivo.

En este sentido se obtuvo una Calificación de 3.40 que determina un diagnóstico al sistema de control interno de “Adecuado”

3.1.2. Subsistema de Control de Gestión

Es el conjunto de componentes de control que al interrelacionarse bajo acción de los niveles de autoridad y/o responsabilidad correspondientes, aseguran el control a la ejecución de los procesos de la entidad, orientándola a la consecución de los resultados y productos necesarios para el cumplimiento de su misión.

Se evidenció que, en el desarrollo de las actividades propias de la misión y visión de la entidad, se generan claras falencias de medidas de control que finalmente conducen al menoscabo del erario público o a obtener productos de baja calidad, hecho que se hace evidente en el control de las obligaciones contractualmente pactadas en los contratos N° 145/08 y 22/09, de conformidad con lo planteado en los resultados del proceso auditor.

De la misma manera, se evidencian falencias contextuales en la aplicación del diferencial tarifario para el sistema de transporte masivo generando escenarios de incertidumbre sobre la sostenibilidad del sistema.

Este subsistema obtuvo una calificación de 3.82 un nivel de control “Adecuado”

3.1.2.1. Actividades de Control

Este componente hace referencia a la articulación e interrelación de las políticas de operación, procedimientos, controles, indicadores y a los mecanismos de verificación y evaluación, elementos que componen entre otros, el sistema de Control Interno y que para efectos de la estandarización se han considerado como los mínimos a tener en cuenta en cualquier sistema de control.

Con relación a los procesos de contratación, una vez se inicia el desarrollo de los mismos se delega el seguimiento a un funcionario de la entidad para realizar el control al cumplimiento en todo su entorno, por lo que este funcionario es el garante del cumplimiento de las obligaciones pactadas contractualmente y con base en su concepto se realiza el desembolso correspondiente a los productos

entregados por el contratista, situación que no se acata tal como lo determina el manual de contratación de la entidad.

De la misma manera, la falta de controles en el proceso de compensación para el ingreso de articulados, a partir de factores de chatarrización de la sobreoferta de vehículos de transporte público colectivo generaron faltantes en los coeficientes de utilización, lo que evidencia un riesgo alto en el manejo de la información, desvirtuando la aplicación de la Política Pública Distrital orientada a la reducción de la sobre oferta del transporte publico colectivo.

Calificación de 3.83

3.1.2.2. Información

La vivencia del Control Interno de las entidades públicas se da en la medida que sus miembros reconocen su existencia y bondades, de ahí nace la necesidad de su materialización teniendo mecanismo ideal para realizarlo la información, entendida ésta, como la descripción de los datos que se recogen de fuentes externas e internas en el ejercicio; es decir, a través de la elaboración de manuales de funciones, procesos y procedimientos por constituirse éstos en elemento aglutinador de los demás componentes. Lo anterior sin descuidar la información de la planeación, esquema de organización, normas, principios y valores, especialmente este último que necesita declaración expresa, puesto que constituye los valores compartidos a partir de los cuales la organización actúa y toma decisiones. Esto implica que las funciones y procedimientos deben ser aprobados por la alta dirección y fundamentalmente ser puestos en conocimiento de los funcionarios que los deben ejecutar.

Los hechos emanados de la formulación de los requerimientos de la contratación, carecen de sustento; el cual una vez se define la necesidad latente ésta debe cubrirse, como es el caso de los contratos de consultoria que tienen un fin específico para requerimientos definidos, en aras de determinarse la experticia y complejidad en muchos de los temas que los consultores conceptualizan. Es por ello, que al no contarse eficiente y oportunamente con estos conceptos que son herramientas para oportuna toma de decisiones la entidad se encuentra inmersa en un potencial riesgo al no contar con la información que defina los lineamientos a seguir, en el desarrollo que conduce al cumplimiento de la misión y visión de la entidad.

Por otra parte se evidencian contratos de consultoria donde, en la práctica, los productos de objetos de las mismas no son fácilmente identificables, situación que genera que éstos se conviertan en información inexistente en la medida que el conocimiento del resultado de las contrataciones no hacen parte de la memoria



institucional permitiendo que ésta se pueda perder con las rotaciones del personal de Transmilenio S.A.

En la evaluación de las cuotas de chatarrización, que se debe llevar a cabo por Transmilenio respecto de la flota que administra, se corroboró que la entidad no cuenta con los datos necesarios; aceptado en comunicación 2010EE3017 de fecha 21-05-2010 “.. no contamos con la información detallada de los porcentajes, equivalencias o proporciones que aporta cada vehículo desintegrado..”, hecho que impide ejercer de manera adecuada el control a uno de los aspectos misionales de la entidad como es el cumplimiento de las cláusulas contractuales incluidas en los contratos de concesión, que recogen los fundamentos de la política pública en relación con la disminución de la sobre oferta de transporte público colectivo en la ciudad.

Su Calificación de 3.67

3.1.2.3. Comunicación Pública

Tiene que ver con la efectividad de la comunicación de la entidad que orienta la difusión de políticas y la información generada al interior, para una clara identificación de los objetivos, las estrategias, los planes, los programas, los proyectos y la gestión a la cuales se enfoca el accionar de la entidad.

En este componente se puede consolidar la presencia de cada una de las evidencias expuestas anteriormente, por lo que genero una calificación de 3.96

3.1.3. Subsistema Control de Evaluación

Es el conjunto de elementos de control que al actuar en forma coordinada en la entidad pública, permite en cada área organizacional medir la efectividad de los controles en los procesos y los resultados de la gestión en un tiempo real, verificando su capacidad para el cumplimiento de metas y resultados, así como tomar las medidas correctivas que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos previstos por la entidad.

En desarrollo de lo anterior, se puntualiza que los riesgos que se evidenciaron en desarrollo del proceso auditor son el producto de la falta de estrategias consolidadas, enmarcadas para el beneficio único de la entidad, en donde para la mitigación y control de estos riesgos se debe contar con un sistema integral de monitoreo permanente a cada una de las actividades que se desarrollan por las diferentes dependencias, buscando obtener estrategias que conduzcan a la mitigación de los hechos particulares que a su vez se proyecten a la actividad



general de la entidad y así fortalecer cada uno de los puntos de control inmersos en los procedimientos con los que se cuenta.

La Calificación 3.70 y un nivel en el diagnóstico “Adecuado”

3.1.3.1. Componente Autoevaluación

Tiene que ver con la existencia de mecanismos de verificación y evaluación, que determinen, la calidad y efectividad de los controles internos a nivel de los procesos y en conjunto de cada área organizacional responsable, permitiendo emprender las acciones de mejoramiento de los controles requeridos.

Es el componente final dinamizador del sistema de control interno, que busca generar al interior una cultura de autocontrol que permita mejorar la gestión y resultados de la Organización. Los hechos evidenciados en el proceso auditor, permiten identificar falencias en las políticas, objetivos, estrategias orgánicas y funcionales del sistema de control interno con el que cuenta la entidad, por lo que se hace alusión a la responsabilidad de la calidad y productividad de los métodos y procedimientos, situación que corresponde a los jefes de cada una de las dependencias, acciones éstas que no se ven reflejadas en la consecución y obtención de los productos finales

Las deficiencias de información y controles para la toma de decisiones evidencia que éstas se toman sin el adecuado soporte jurídico, situaciones corroboradas en actividades tales como: la firma de otrosíes modificatorios de los contratos de concesión, la erogación de recursos producto de la aplicación del diferencial tarifario del sistema de transporte masivo, la celebración de contratos antieconómicos, la falta de aplicación de sanciones contundentes que obliguen al cumplimiento de las obligaciones pactadas contractualmente y la aceptación de asesorías de carácter verbal sin evidenciarse el producto de las mismas. Todo lo anterior contribuye al deterioro la memoria institucional, impactando negativamente el cumplimiento de la misión y visión de la entidad, debilitando con ello, la efectividad y eficacia de la gestión institucional.

Su calificación de 3.58

3.1.3.2. Evaluación Independiente

La esencia de la función evaluadora de la Oficina de Control Interno radica en la efectividad de las acciones implantadas, de acuerdo con los hallazgos y recomendaciones generadas por ella, las cuales deben contar con el compromiso de los diferentes actores o responsables de su ejecución al interior de la entidad principalmente a través de mecanismos motores de gestión, tales como planes de



mejoramiento continuo, convenio de desempeño, etc., propuestos por el Comité de Coordinación de Control Interno con el propósito de cumplir con la misión institucional y el adecuado funcionamiento del Sistema.

Si bien es cierto, la Oficina de Control Interno desarrolla sus actividades en el marco de lo dispuesto en la normatividad vigente, no obstante durante la evaluación se evidenció que en el proceso de interiorización y aplicación de los componentes de los subsistemas tales como control estratégico, control de gestión y control de evaluación, aplicables a la organización, existen vacíos en la aplicación de dichos conceptos, reflejándose en actividades con alto nivel de riesgo no controlado adecuadamente.

De la misma manera, se evidencia que aunque la alta dirección, muestra su apoyo y compromiso con las políticas expuestas en el sistema de control interno y con la Oficina de Control Interno, muchas de las acciones que generan riesgo para la entidad son avaladas desde esta instancia lo que debilita la aplicación y fortalecimiento del sistema de control interno

Calificación de 3.62

3.1.3.3. Planes de Mejoramiento

En el seguimiento al Plan de Mejoramiento producto de la realización de Auditorías por parte de este Ente de Control, de conformidad con lo establecido en la Resolución Reglamentaria 026 de 2007 expedida por el Contralor de Bogotá, obtuvo rango de cumplimiento 1.84 y porcentaje de cumplimiento eficaz del 92.3%

La evaluación a los planes de mejoramiento con los que cuenta la entidad, en virtud de su eficiencia y eficacia definió una calificación de 3.91, que determina un diagnóstico bajo la lectura del sistema de control interno como “Adecuado”

En la consecución de la calificación al sistema de control interno se interpreta como adecuado bajo una calificación integral de 3.75 lo que representa una gestión de nivel regular, generando un riesgo medio evidenciado en el desarrollo de las actividades, por lo que se requiere un claro compromiso no sólo de las directivas sino de cada uno de los funcionarios, que conlleve al fortalecimiento del sistema de control interno y por consiguiente a la detección y mitigación de los riesgos inherentes a cada una de las actividades desarrolladas en la entidad.

3.2. EVALUACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y DEL BALANCE SOCIAL

3.2.1. Plan de Desarrollo

En el marco del Plan de Desarrollo, 2008 – 2012, para la vigencia 2009, Transmilenio ejecutó 4 proyectos de inversión del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva, los cuales son: Proyecto: 7223 - Operación y Control del Sistema de Transporte Público, Proyecto: 7251 - Gestión de Infraestructura del Transporte Público, Proyecto: 7266 – Capacitación Sistema Transmilenio y Proyecto: 7225 - Fortalecimiento Institucional

La auditoria se realizó teniendo en cuenta los criterios de Objetivos y metas según las políticas trazadas, cobertura y calidad del proyecto, avance físico de las metas, contratación, asignación y ejecución presupuestal y fuentes de financiamiento.

Se estableció la existencia y cumplimiento de las políticas, planes, programas, objetivos, metas y su coherencia con el plan de acción y el plan estratégico de Transmilenio S.A.

Por lo tanto, los proyectos ejecutados por la Empresa TRANSMILENIO S.A., están relacionados, de acuerdo con su misión, encaminados a acciones a la solución de necesidades o problemas; generar beneficios en cada fracción de la inversión realizada.

El presupuesto asignado para la vigencia 2009 destinados a la ejecución de los proyectos de inversión fue de \$1.458.103.7 millones, de los cuales a 31 de diciembre se presenta una ejecución del 99.0%, es decir \$1.445.870.8 millones. Con los cuales el resultado del cumplimiento de las metas del plan desarrollo en la vigencia 2009 y el avance que presenta frente a la línea base es el siguiente:

**CUADRO No. 9
CUMPLIMIENTO METAS TRANSMILENIO – 2009**

PROYECTO	METAS	Magnitud	programado	ejecutado	LINEA BASE		AÑO 2009	
					% EJEC META	% EJEC PROY	% EJEC META	% EJEC PROY
Proyecto: 7223 - Operación y Control del Sistema de Transporte Público	Movilizar 30 por ciento de los viajes en transporte público en el sistema de transporte masivo Transmilenio	30	28	28	93,3%		100,0%	101,0%
	Controlar 1580 vehículos troncales y alimentadores para la operación del Sistema transmilenio	1.580	1.580	1.638	103,7%		103,7%	
	Operar 139 estaciones del Sistema De Transporte Masivo Transmilenio	139	114	114	82,0%		100,0%	

PROYECTO	METAS	Magnitud	programado	ejecutado	LINEA BASE		AÑO 2009	
					% EJEC META	% EJEC PROY	% EJEC META	% EJEC PROY
	Operar 9 troncales del Sistema De Transporte Masivo Transmilenio	9	7	7	77,8%		100,0%	
	Reducir 227.268 Toneladas de gases de efecto invernadero (CO2eq) por año por la operación del Sistema de Transporte Masivo	227.268	227.268	233.099	102,6%		102,6%	
	Realizar 300 auditorias de seguridad operacional y física al Sistema Transmilenio	300	60	60	20,0%	79,9%	100,0%	
Proyecto: 7251 - Gestión de Infraestructura del Transporte Público	Mejorar y mantener el 100 por ciento de la infraestructura actual del Sistema Transmilenio	100	100	100	100,0%		100,0%	98,8%
	Gestionar 20 Kilómetros de troncal en construcción y adecuación	20			100,0%			
	Ejecutar El 100 por ciento de los recursos para la construcción de las troncales Carrera 10 Y Calle 26	100%	38%	37,32%	37,3%		98,2%	
	Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la construcción de las troncales Carrera 10 Y Calle 26	100%	100%	98,21%	98,2%	83,9%	98,2%	
Proyecto: 7266 - Capacitación Sistema TransMilenio	Capacitar 5.000.000 habitantes en el uso del Sistema Transmilenio y las normas básicas de convivencia a seguir al desarrollar la actividad de transportarse	5.000.000			0,0%			108,2%
	Capacitar 6000 usuarios actuales y/o potenciales en el uso adecuado del Sistema Transmilenio y las normas básicas de convivencia a seguir al desarrollar la actividad de transportarse	6.000	1.980	1.983	33,1%		100,2%	
	Informar a 3.000.000 usuarios actuales y/o potenciales al año sobre el uso adecuado del Sistema Transmilenio, las normas básicas de convivencia y las novedades operacionales del Sistema Transmilenio.	3.000.000	3.000.000	4.397.120	146,6%		146,6%	
	Realizar 480 reuniones con la comunidad para identificar acciones de mejora en lo relacionado con la operación del sistema y la implantación de la Fase III	480	250	256	53,3%		102,4%	
	Reducir en 2 días los tiempos promedio de atención de requerimientos a través los diferentes canales dispuestos por la entidad.	2	1	1	50,0%		100,0%	
	Realizar 680 ejercicios para 1.000.000 de usuarios del Sistema Transmilenio	680			0,0%			
	Realizar 20 campañas de sensibilización sobre las normas de uso del Sistema Transmilenio.	20	10	10	50,0%		100,0%	
	Realizar 80 actividades culturales y lúdicas con el fin de reforzar el conocimiento sobre las normas básicas del manual del usuario, el buen uso del sistema y el reposicionamiento de la imagen	80	24	24	30,0%	45,4%	100,0%	

PROYECTO	METAS	Magnitud	programado	ejecutado	LINEA BASE		AÑO 2009	
					% EJEC META	% EJEC PROY	% EJEC META	% EJEC PROY
Proyecto: 7225 - Fortalecimiento Institucional	Adecuar Y Mantener 1 sede en correctas condiciones, y proveer los recursos logísticos necesarios para desarrollar las actividades propias de la empresa	1	1	0,94	94,0%		94,0%	98,9%
	Implementar y mantener 1 plataforma tecnológica actualizada en la cual se apoyan los procesos operativos y administrativos de Transmilenio S.A.	1	0,2	0,20	20,0%		100,0%	
	Ampliar y modernizar 1 sistema de gestión documental para el manejo eficiente y la conservación adecuada del acervo documental de la entidad	1	0,3	0,30	30,0%		100,0%	
	Implementar y mantener 1 sistema integrado de gestión que comprenda el sistema de gestión de calidad, el sistemas de gestión ambiental, el de seguridad industrial y el Modelo Meci	1	0,2	0,20	20,0%		100,0%	
	Capacitar y fortalecer a 408 funcionarios de Transmilenio S.A. en temáticas requeridas para el desarrollo de sus competencias.	408	186	187	45,8%	42,0%	100,5%	
						62,8%		101,7%

Fuente: Informe plan acción 2009-Transmilenio.

Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

En la evaluación a los se determino lo siguiente:

3.2.1.1. Proyecto 7251 Gestión de infraestructura del transporte público

Este proyecto tiene como Objetivo General el de Construir y mantener la infraestructura de un Sistema Masivo de Transporte Tronco Alimentado de Buses que movilice en el año 2029 el 75% de los viajes de transporte público. Y como Objetivos Específicos:

1. Gestionar la construcción y adecuación de las troncales del Sistema Transmilenio
2. Ejecutar los recursos para la construcción de las Troncales
3. Mejorar y mantener la infraestructura física del Sistema Transmilenio

3.2.1.1.1. Hallazgo administrativo por la falta de efectividad en el seguimiento adelantado por Transmilenio S.A. a la Construcción de las Troncales Carrera 10 y Calle 26.

En la meta: Gestionar 20 Kilómetros de troncal en construcción y adecuación, por imprecisión en la información sobre el seguimiento a la construcción de las troncales Carrera 10 y Calle 26.



Esta meta presenta un resultado del 100%, por lo tanto cumplida, corresponde a los contratos adjudicados por el IDU en diciembre 28 de 2007, para la construcción de las troncales calle 26 y carrera 10. El 17 de junio de 2008 se dio inicio a la construcción de las troncales Carrera 10 y Calle 26, desde dicha fecha hasta mediados de octubre se desarrolló la etapa de preconstrucción cuya finalidad era la preparación por parte de los contratistas para la adecuada ejecución de la obra y se inició la Etapa de Construcción desde el mes de Octubre de 2008 de los diferentes contratos de construcción de las Troncales (Carrera 10 y Calle 26)..

Durante el 2009 se ha iniciado con actividades de adecuación de vías de desvíos, están en ejecución actividades de construcción sobre el corredor. Se continuaron desarrollando procesos de adquisición de predios. El proyecto consiste en la construcción y mantenimiento de las troncales, con sus respectivas estaciones sencillas, estaciones de integración, andenes a lo largo de la troncal, ciclorutas y la infraestructura de acceso a las estaciones.

La Fase III del Sistema TransMilenio comprende los corredores: Calle 26 y Carrera 10. El compromiso del actual Plan de Desarrollo es la construcción de 20 Km de troncal de las definidas para la Fase III.

Las troncales se implantarán gradualmente hasta cubrir la totalidad de la demanda por servicios de transporte público de la ciudad. Se prevé la construcción de 388 Km de troncales, en los siguientes años, hasta cubrir el 75% de los viajes de transporte público de la ciudad (Plan Marco del Sistema TransMilenio 2007).

La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción de la Entidad - del Plan de Desarrollo vigente

Mediante la suscripción del **convenio 020 de 2001**, entre TRANSMILENIO S.A. y el IDU, se establecen responsabilidades de las dos entidades con el fin de poder construir la infraestructura física del sistema TransMilenio, en donde el IDU de manera autónoma y bajo su responsabilidad, desarrolla los procesos de contratación requeridos para la construcción de la infraestructura del sistema TransMilenio. Estos procesos se refieren a la contratación de Estudios y diseños, obras, interventorías y adquisición de predios necesaria. Y por su parte TRANSMILENIO S.A. tiene la obligación del manejo presupuestal y de realizar los pagos derivados de los contratos celebrados por el IDU en desarrollo del convenio. (subrayado fuera de texto)

En el marco de lo expuesto en el Plan de Desarrollo y con miras a desarrollar una gestión integral orientada a los grandes proyectos de la administración distrital, se



planteó una línea de acción enfocada al Mejoramiento del Sistema y a la preparación para la entrada en operación de la Fase III de TransMilenio y del Sistema Integrado de Transporte Público.

En la línea de acción para el 2009 en cuanto a la gestión adelantada por Transmilenio S.A. para el inicio de la fase III de Transmilenio como lo informa en su informe remitido a esta Contraloría se desarrolla “a través de mecanismos de financiación, seguimiento a la adjudicación y construcción de las obras, el diseño de una estrategia de comunicaciones con el Sector de Movilidad para atender el proceso de ejecución de la Fase III, la definición del esquema operacional del Sistema TransMilenio para la Fase III teniendo en cuenta la integración operacional lo que implica: integración operacional, modelo de operación, nuevos servicios; diseño y licitación de la operación y diseño de recaudo”. (subrayado fuera de texto)

Por lo tanto, en la ejecución de los programas del Plan de Desarrollo Transmilenio S.A. presenta como parte de su informe frente a la ejecución de las obras de las Troncales de la calle 26 y la Carrera Décima que:

“...el 17 de junio de 2008 inició la construcción de las troncales Carrera 10 y Calle 26. En la actualidad los trabajos continúan desarrollándose y se espera iniciar operación en el año 2011”.

Además, resalta su gestión en el desarrollo de las obras con la siguiente afirmación:

“TRANSMILENIO S.A. realizó durante el año 2009, un seguimiento a la ejecución de las obras, participando en las reuniones coordinadas por el Instituto de Desarrollo Urbano, con el objeto de atender las dudas, inquietudes y sugerencias de los contratistas y sus respectivas interventorías, relacionadas con los parámetros operacionales del Sistema”. (subrayado fuera de texto)

Adicionalmente se realiza un seguimiento permanente a la ejecución de recursos y a los avances de obra. Se reporta mensualmente dichos avances físicos y financieros al Ministerio de Transporte. (subrayado fuera de texto)

No obstante, el cumplimiento de la meta y del indicador asociado a esta meta de Recursos Aportados para la construcción de nuevas troncales, se observa en lo señalado por la entidad en cuanto al seguimiento realizado, que la entidad no advierte sobre los retrasos en el cumplimiento del cronograma y las irregularidades en el avance correspondiente a la construcción de las troncales de la Carrera 10 y Calle 26, por lo tanto, no se evidencia la efectividad de esta actividad desarrollada en el marco del convenio 020 de 2001 con el IDU. Como lo ha venido evidenciando la Contraloría y se observa en el capítulo de 2 Análisis Sectorial de este informe, donde se menciona que “EN FEBRERO DE 2009, LA CONTRALORIA DE BOGOTÁ ADVIERTE QUE POR UNA PLANEACION DEFICIENTE, POR HABERSE CONTRATADO CON ESTUDIOS Y DISEÑOS INCOMPLETOS, Y POR LOS REITERADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS CONTRATISTAS, SE GENERO UN ATRASO



CERCANO A LOS 17 MESES EN LAS OBRAS DE LA FASE III, QUE ADEMÁS PRODUCIRA EN LAS FINANZAS DISTRITALES UN ENORME HUECO FISCAL”

Por lo tanto, se advierte sobre los incumplimientos de los contratistas que se acentúan en la medida que el IDU flexibiliza los tiempos de ejecución de los cronogramas, por lo tanto el cumplimiento de metas físicas, además del mal uso de los anticipos que de manera particular hiciera la Unión Temporal Transvial constructor del tramo de la troncal Calle 26 comprendido entre las carreras 76 y 19, que termina con la cesión del contrato en febrero 19 de 2010 a la Sociedad grupo Empresarial Vías de Bogotá S.A.S. y la apertura del proceso de responsabilidad fiscal No. 170100-0011 de 2010 adelantado por la Contraloría de Bogotá encaminado a la recuperación de cerca de \$73 mil millones del anticipo girado por el IDU en diciembre de 2008 .

Como también de los atrasos en las obras de los grupos 3 y 4 cercano a los 17 meses, razón por la cual será imposible terminar los contratos en agosto de 2010.

3.2.1.2. Proyecto 7223 - Operación y Control del Sistema de Transporte Público

Este proyecto presenta como Objetivo general garantizar la planeación y control eficiente de la operación del Sistema de Transporte Masivo, así como la coordinación del recaudo de los ingresos y de los pagos a los diferentes agentes del Sistema, y la búsqueda de la sostenibilidad ambiental del sistema.

Objetivos específicos:

- Controlar la operación de los vehículos troncales y alimentadores que forman parte del Sistema de Transporte Masivo con estándares de calidad.
- Controlar y monitorear el proceso de conciliación de venta de los medios de pago utilizados por los usuarios del Sistema de Transporte Masivo y reportados por los concesionarios de recaudo.
- Controlar y lograr el sostenimiento de las estaciones en las condiciones necesarias para la eficiente operación del Sistema de Transporte Masivo.
- Ampliar la cobertura del Sistema de Transporte Masivo.
- Mejorar la seguridad física y operacional de los usuarios del Sistema de Transporte Masivo.
- Contribuir a la sostenibilidad ambiental del Sistema de Transporte Masivo.
- Estructurar la concesión para la operación para las nuevas Fases del Sistema de Transporte Masivo.
- Estructurar la concesión para la operación para las nuevas Fases del Sistema de Transporte Masivo.

El proyecto 7223 presenta una eficiente ejecución de las actividades involucradas en el cumplimiento de sus objetivos con un cumplimiento total de sus metas.

Sin embargo, en lo relacionado a los objetivos corporativos del Plan Estratégico de Transmilenio S.A. enmarcados en los objetivos estructurales del PDD “Bogotá Positiva”, en cuanto al tercer objetivo del Plan Estratégico que busca mecanismos que contribuyan a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público, de Procurar la sostenibilidad financiera de los agentes del Sistema y de mantener una tarifa que consulte la capacidad de pago de los usuarios, con un cumplimiento 95,8%, presenta como se había advertido en la auditoría anterior hallazgo.

La Contraloría en el informe de auditoría gubernamental con enfoque integral – modalidad regular a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio “TRANSMILENIO S.A.” del período auditado 2009, presentó en el numeral 3.3.1.2.1 el Hallazgo Administrativo Incumplimiento de los principios de tarifa de equilibrio y Autosostenibilidad., que hace parte del plan de mejoramiento, en el cual la entidad presenta como acciones de mejoramiento que: Se realizan las proyecciones de tarifa técnica e implicaciones sobre el fondo de contingencias del sistema. Se presentan según requerimientos, e informa que al 31/12/2009 “Se cumplió con la elaboración del informe del estudio para la fijación de la tarifa al usuario del Sistema Transmilenio, igualmente se elaboró informe en el mes de septiembre de 2009”, No obstante, a la acción adelantada por la Administración se observó que la situación en el comportamiento de la tarifa sigue igual y se continuó con la financiación del Fondo de Contingencias con recursos externos, aportes realizados por Transmilenio S.A., con recursos de transferencias ordinarias del presupuesto distrital.

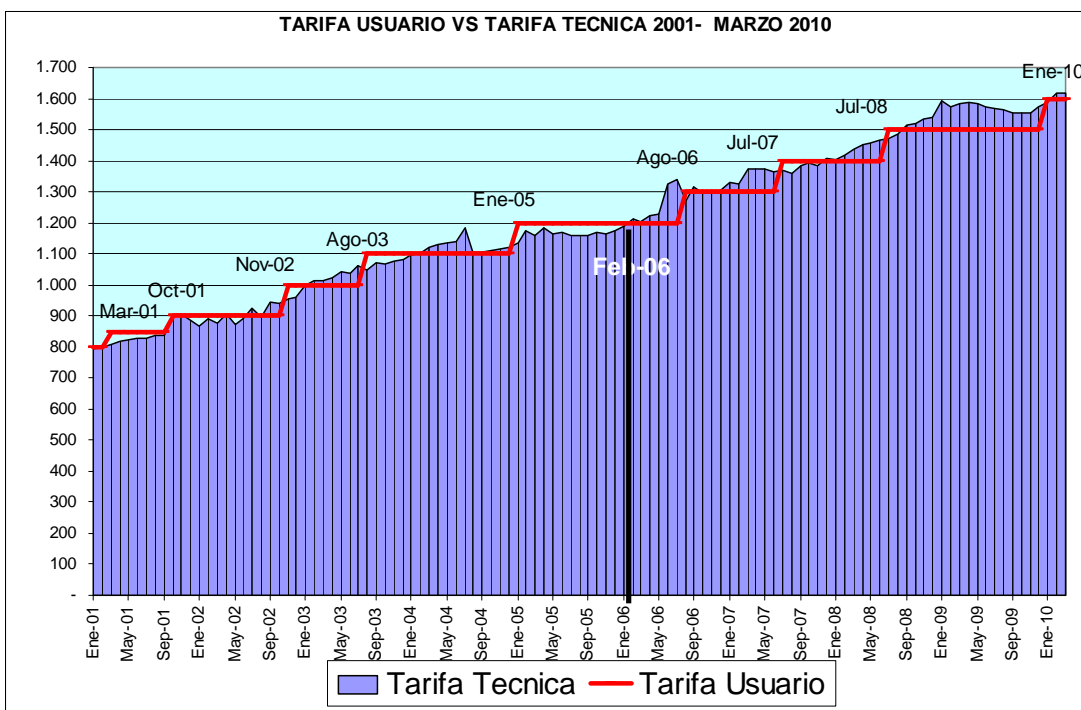
Por lo anterior esta auditoría adelantó la evaluación de los recursos aportados por Transmilenio S.A. al Fondo de Contingencias, evidenciado lo siguiente:

3.2.1.2.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque la empresa Transmilenio S.A. de manera reiterada y prolongada (Agosto de 2008 – Marzo de 2010) ha venido cubriendo, con recursos del patrimonio público, cerca de \$35.000 millones de la tarifa técnica que ha debido ser cubierta con recursos provenientes de la tarifa que deben pagar los usuarios del transporte.

El nivel de tarifa encontrado en el periodo comprendido entre el año 2006 y diciembre de 2009, presenta un diferencial negativo, es decir, Tarifa Usuario TU, es menor a la Tarifa Técnica (TT), como se evidencia en la siguiente grafica, donde se observa que desde el mes de enero del año 2006 hasta marzo de 2010 los aumentos de la TU cubren la TT en periodos no mayores a dos meses, los tiempos del diferencial negativo han permanecido en un 76% de los 51 meses transcurridos, por lo tanto, la tarifa usuario a cubierto los costos de operación del

sistema en su totalidad en solo el 24% del periodo, esta situación evidencia un **desequilibrio negativo permanente** de la tarifa, lo cual no se ajusta a la luz de los principios de equilibrio y sostenibilidad, con los cuales se estructuró el sistema y bajo la consideración de la viabilidad y legalidad de las fuentes de ingresos externas a la operación del servicio, estipulados en los contratos de concesión para la Fase I y Fase II.

GRAFICA 1



Fuente: Dirección de Planeación de Transporte Transmilenio S.A
Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

Como se observa en el siguiente cuadro para toda la vigencia de la operación del sistema Transmilenio los egresos por diferencia de tarifa son mayores a los ingresos por valor de \$49.274 millones, los cuales se han incrementado de forma continua a partir del año 2006, déficit que ha sido financiado con aportes de Transmilenio S.A.

CUADRO No. 10
COMPORTAMIENTO DEL FONDO DE CONTINGENCIAS Y SU FINANCIACION POR PARTE DE TRANSMILENIO

Millones de \$

AÑO	INGRESOS DIFERENCIA DE TARIFAS (TU>TT)	EGRESOS DIFERENCIA DE TARIFAS (TU<TT)	DIFERENCIA NETA	APORTE AL FONDO DE CONTINGENCIAS	RENDIMIENTOS FINANCIEROS	PAGOS A TRANSMILENIO S.A.	CUENTA POR PAGAR A TRANSMILENIO S.A. ACUMULADA
2000	0	0	0	20.000	420	0	20.420
2001	1.821	144	1.677	0	2.360	0	22.779
2002	2.790	2.744	46	0	2.615	0	25.394
2003	3.296	3.384	-89	0	2.218	0	27.612
2004	177	5.710	-5.534	0	2.102	5.000	24.714
2005	11.336	75	11.261	0	2.060	0	26.774
2006	1.324	9.619	-8.295	0	1.934	0	28.707
2007	3.254	11.354	-8.101	0	1.616	0	30.324
2008	1.543	10.807	-9.264	15.000	1.747	0	47.070
2009	91	31.068	-30.977	21.697	1.798	0	70.565
2010 (Feb)	612	542	70	0	38	0	70.603
TOTAL	25.631	74.905	-49.274	56.697	18.868	5.000	70.603

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio S.A.

Elaboró: Dirección Sector Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

Con respecto a la Tarifa al Usuario del Sistema, la autoridad para su fijación corresponde al Alcalde Mayor. El cual debe considerar los siguientes criterios en la determinación de su valor:

1. Autosostenibilidad del sistema en el tiempo. El sistema deberá ser permanentemente autónomo en sus flujos, de manera que no requiera en el tiempo ningún tipo de subsidio externo a la operación para remunerar a todos los agentes del mismo, tal como quede estipulado en la Cláusula 22 de Principios Básicos del Marco Económico del Contrato con los operadores.
2. Costeabilidad de la tarifa para el usuario. La tarifa al público deberá considerar la capacidad de pago del usuario y ser competitiva con los sistemas de transportes análogos o sustitutos que se encuentren vigentes en cada momento
3. Político: asociado al riesgo político de la fijación de tarifas del servicio de transporte público urbano de pasajeros, en lo que se denomina el "hecho del príncipe"⁸.

⁸ Fallo 12311 de 1999 Tribunal Administrativa de Cundinamarca. "El hecho del príncipe es la decisión del soberano tomada de manera general que afecta la economía del contrato. Es decisión del soberano porque es una manifestación de voluntad del Estado que se impone irresistiblemente y es general porque afecta un grupo de actividades más o menos general. Puede emanar de cualquier órgano del poder, incluido el contratante, debe ser el ejercicio de una potestad estatal asignada al ente que la propone, afectar el contrato modificándolo directa o indirectamente en su economía, ser general y extraordinaria de un monto tal que lo grave substancialmente. Una de sus expresiones más comunes es la creación de impuestos, que afectan la actividad económica del contrato".

Con base en este marco, se observa que en los últimos cuatro años y en particular en el último año, la administración no ha considerado el criterio de la autosostenibilidad en la fijación de la tarifa al usuario, sino que dicha decisión está asociada a los criterios socioeconómico y político, por cuanto a pesar de que la TT ha sido mayor a la TU por largos periodos que han generado la desfinanciación del Fondo de Contingencias llegando al límite mínimo permitido, teniendo que acudir a fuentes externas a la operación del Sistema Transmilenio como son los aportes realizados por Transmilenio S.A. con recursos de su presupuesto y otras fuentes por valor de \$ 36.697 millones entre diciembre de 2008 y diciembre de 2010, con lo cual la deuda del Fondo con Transmilenio S.A. ascendió a \$70.603,7 millones.

La igualdad requerida indica que los ingresos del Sistema deben cubrir los egresos o costos del Sistema, siendo los costos del sistema la recuperación de las inversiones necesarias para su operación, planeación y control, los costos de funcionamiento que incluyen costos administrativos, de operación y de mantenimiento, los impuestos y seguros a que haya lugar, los costos financieros y la rentabilidad del inversionista sobre el capital invertido o su margen de ganancia sobre la operación.

Por su naturaleza, todas las remuneraciones de los agentes están pactadas de forma contractual, por lo consiguiente, estas se ajustan a lo establecido en dichos contratos. No obstante, el modelo financiero diseñado para el sistema Transmilenio en las fases I y II no contempló la financiación con fuentes externas ni la posibilidad de buscar alternativas de reducción de costos imputables a los usuarios del servicio, reducción de costos mediante una disminución moderada en los niveles de servicio, disminución de la tasa de rentabilidad sobre el capital de riesgo; o reducir especificaciones tecnológicas costosas para el Sistema.

Tampoco, se consideraron mecanismos de regulación que trasladen eficiencias al usuario, en el procedimiento de remuneración a los operadores troncales, como un factor que reconoce los aumentos en productividad realizados, cuyo valor permita que parte de las eficiencias logradas sean apropiadas por el operador, y parte trasladada al usuario y no ponga en riesgo la sostenibilidad financiera del sistema, por cuanto a los operadores troncales se remuneran después de descontar el pago a los demás agentes del sistema. Esta suma se descuenta del total a distribuir, denominándose esta diferencia “Disponible a Distribuir”, se distribuye entre los operadores en razón al “pago teórico” de cada uno, con lo cual estos operadores son los únicos que capturan las eficiencias del sistema.

Lo observado se evidencia en el comportamiento de los incrementos en la tarifa usuario, en especial los dos últimos, es el caso en el penúltimo incremento realizado el 4 de julio de 2008, el cual solo permitió que la tarifa usuario fuera mayor un mes a la tarifa técnica, para ser menor hasta el último aumento realizado el 31 de diciembre de 2009, presentando el mismo efecto que el anterior, por lo tanto a pesar de haberse aumentado la tarifa usuario para el mes de enero, ya para marzo esta era inferior a la tarifa técnica en \$18,92.

CUADRO No. 11
COMPORTAMIENTO DE LOS INCREMENTOS EN LA TARIFA USUARIO Y DE LOS APORTES DE TRANSMILENIO AL FONDO DE CONTIGENCIAS

Millones de \$

MES	TARIFA TÉCNICA	TARIFA USUARIO	DIFERENCIA TARIFARIA	INGRESOS (EGRESOS) POR DIFERENCIA TARIFAS	APORTES DE TRANSMILENIO S.A.	SALDO FONDO CONTIGENCIAS	CUENTA POR PAGAR A TRANSMILENIO S.A. ACUMULADA
Jul-08	1.470,02	1.400	-70,02	-2.430,2	-		-
Ago-08	1.487,89	1.500	12,11	415,2	-		-
Sep-08	1.514,63	1.500	-14,63	-545,8	-		-
Oct-08	1.521,90	1.500	-21,90	-817,2	-		-
Nov-08	1.535,17	1.500	-35,17	-1.213,2	-		-
Dic-08	1.539,96	1.500	-39,96	-1.374,9	15.000,0	32.740,4	47.070,8
Ene-09	1.590,84	1.500	-90,84	-1.984,6	-	30.935,5	47.187,0
Feb-09	1.573,79	1.500	-73,79	-2.942,9	-	28.304,0	47.424,3
Mar-09	1.581,84	1.500	-81,84	-2.802,3	-	25.834,8	47.675,2
Abr-09	1.586,75	1.500	-86,75	-3.392,2	-	22.699,9	47.858,2
May-09	1.583,66	1.500	-83,66	-2.965,6	-	19.955,3	48.013,8
Jun-09	1.575,76	1.500	-75,76	-2.633,0	10.000,0	27.516,6	58.159,5
Jul-09	1.567,61	1.500	-67,61	-2.748,8	-	25.005,2	58.304,9
Ago-09	1.561,92	1.500	-61,92	-2.212,4	-	23.011,3	58.434,5
Sep-09	1.552,64	1.500	-52,64	-2.160,5	6.550,0	27.611,4	65.101,1
Oct-09	1.553,91	1.500	-53,91	-2.341,1	-	25.473,8	65.216,1
Nov-09	1.556,10	1.500	-56,10	-1.933,9	-	23.734,7	65.333,6
Dic-09	1.572,47	1.500	-72,47	-2.859,7	5.147,0	25.915,8	70.565,9
Ene-10	1.588,66	1600	11,34	-55,7	-	25.898,7	70.523,5
Feb-10	1.616,88	1600	-16,88	125,4	-	26.134,7	70.603,7
Mar-10	1.618,92	1600	-18,92				
TOTAL	DE EGRESOS ENTRE AGOSTO DE 2008 Y ENERO DE 2010			-34.568,6	36.697,0		

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio S.A.
Elaboró: Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá D.C.

En el cuadro anterior se observa que durante 21 meses comprendidos entre julio de 2008 y marzo de 2010, se ha pagado cerca de \$35.000 millones con

recursos del patrimonio publico, valor éste que durante el mismo periodo debió haber sido pagado por los usuarios del sistema, situación ésta que no se dio por que la Administración Distrital no atendió la obligación de fijar una Tarifa Usuario equivalente a la Tarifa Técnica del Sistema; es preocupación de la Contraloría de Bogotá el hecho de que el CONFIS haya aprobado para la presente vigencia \$30.000. Millones más y \$50.000. Millones anuales a partir de 2011 y hasta el año 2023. Es por lo anterior, que en consideración de esta Contraloría, el CONFIS a solicitud de Transmilenio S.A., se excedió puesto que por lo actuado lo que se está institucionalizando es un subsidio a la tarifa del sistema TransMilenio. Es por esto que el hallazgo descrito en este numeral se constituye en un Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria y potencial incidencia fiscal.

Las Transferencias realizadas por el Distrito para financiar el Fondo de Contingencias, se realizó en principio en el inicio de la operación, según lo acordado en los contratos de la Fase I, por valor de \$20 mil millones en el año 2000. Posteriormente, en 2004, mediante concepto emitido por el contador distrital, se estableció que los recursos que aportó el Distrito inicialmente al Fondo de Contingencia de la Tarifa le correspondían a la empresa, y por tanto, al momento de retirar estos recursos del Fondo, como fue el caso de \$5.000 millones en ese año, éstos fueron utilizados en la operación de la entidad.

Luego desde el año 2008, Transmilenio S.A. ha realizado la presentación en el proceso de programación presupuestal a la Secretaria Distrital de Hacienda, entre otros compromisos del Distrito con la Entidad la Transferencia para el Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio, relacionando las necesidades de recursos del fondo para diferentes fechas de aumento de tarifa usuario, en el caso del proyecto para el año 2010, se advierte que el Distrito deberá aportar recursos en el escenario mas probable de \$60.000 millones para el año 2010 y de \$50.000 millones anuales para los posteriores años⁹.

En el proceso de programación presupuestal y de acuerdo con el Plan Financiero para la Administración Central del Distrital aprobado por el CONFIS, se asigna los recursos que se transferido a Transmilenio, que para el 2010, destinados al Fondo de Contingencias se asignaron \$30.000 millones¹⁰.

El anteproyecto de presupuesto con concepto favorable de la Junta Directiva¹¹ ha sido remitido a la SDH, donde en el mensaje Presupuestal en cuanto a la

⁹ Oficio enviado al Secretario de Hacienda No. 2009EE4722 del 04-08-2009 de Transmilenio S.A.

¹⁰ Oficio enviado al Gerente de Transmilenio No. 2009EE680776 del 7-10-2009.

¹¹ La Junta Directiva de la Transmilenio S.A. mediante Acuerdo No. 02 del 8 de octubre de 2009, emitió concepto favorable al proyecto de Presupuesto de Ingresos, Gastos e Inversión de la Empresa para la vigencia fiscal 2010.

composición de los ingresos se incluyen las transferencias para el Fortalecimiento Fondo de Contingencias, el cual se define como aquel que se ***“conforma e incrementa en el tiempo, de manera permanente y continua, con la diferencia positiva existente entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica...”***,¹² (subrayado fuera de texto) no obstante que se advierte en la definición incluida por la misma entidad sobre la forma que se debe conformar el Fondo, se señala que fue necesario solicitar a la Secretaria de Hacienda recursos para aportar al Fondo para poder diferir la Tarifa, por cuanto se viene presentando una diferencia negativa entre la tarifa usuario y la tarifa técnica desde la vigencia anterior.

Luego el CONFIS distrital ha venido aprobando el presupuesto de Transmilenio mediante las resolución No. 058 de 2007 para la vigencia de 2008, la resolución No. 016 de 2008 para la vigencia de 2009 y Resolución No. 021 de 2009 para la vigencia fiscal de 2010, donde se incluye las transferencias.

Con base en el anterior proceso la Secretaria de Hacienda realizó transferencias ordinarias a Transmilenio S.A. por valor de \$35.000 millones con destinó al Fondo de Contingencias y tiene previsto para la vigencia 2010 \$30.000 millones, los cuales según la Administración se soportan en el Acuerdo de Respaldo del Distrito Capital al Proyecto Transmilenio firmado el 14 de abril de 2000 por el Alcalde Mayor y el Gerente de Transmilenio y justificados por la administración en las proyecciones realizadas por la Dirección de Planeación que determinan: *“...que para garantizar el monto mínimo del Fondo de Contingencias determinado en los contratos de concesión, se requiere la inyección de recursos. Estos recursos permitirán cumplir al Fondo su propósito de dar estabilidad tarifaria al sistema y cobertura a las posibles contingencias que puedan poner en riesgo su estabilidad”*. Recursos que fueron aplicados, así:

1. Para la vigencia 2008, por valor de \$15.000 millones el 28 de octubre de 2008, los cuales fueron depositados en el Fondo el 26 de diciembre del mismo año, con base en la resolución 337 de 2008.
2. Para la vigencia de 2009, la suma de \$20.000 millones el 8 de abril de 2009, con base en la resolución 100 de 2009. Los cuales son depositados en el fondo en cuatro giros.
3. Adicionalmente, la entidad transfirió al Fondo de Contingencias los valores recibidos por reconocimiento como ingreso del aporte entregado por Ciudad Móvil de \$ 1.697 millones en virtud de la modificación al contrato de concesión, los cuales se causan como aporte al Fondo de Contingencias por \$1.550 millones más la compensación de la chatarrización de 30 buses por un valor de \$147 millones, dada mediante otrosí No. 01 al respectivo contrato de concesión

¹² Plan Financiero Plurianual 2010-2021 y anteproyecto de presupuesto 2010 octubre 16 de 2009.



CUADRO No. 12
VALORES APORTADOS POR TRANSMILENIO S.A. AL FONDO DE CONTINGENCIAS HASTA
EL 31 DE DICIEMBRE DE 2009

			Valor en \$
NUMERO DE ORDEN DE PAGO	FECHA DE LA ORDEN PAGO	FECHA CONSIGNACION	VALOR DEL PAGO
200812-3656	26-dic-2008	26-dic-2008	15.000.000.000
200905-1429	22-may-2009		5.000.000.000
200906-1801	24-jun-2009	25-jun-2009	5.000.000.000
200909-3095	28-sep-2009	29-sep-2009	5.000.000.000
200912-4140	18-dic-2009	21-dic-2009	5.000.000.000
			1.697.000.000
TOTAL TRANSFERENCIAS			36.697.000.000

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio S.A.

Sin embargo, en el Acuerdo de Respaldo del Distrito Capital al Proyecto Transmilenio en su numeral d) lo que se estableció que:

“En caso de que el Distrito llegará a establecer una tarifa al usuario para la utilización del Sistema TransMilenio que modifique la estructura tarifaria de carácter técnico contractualmente convenida con los concesionarios del sistema,...

Luego se debe compensar con aportes mediante la apropiación presupuestal al sistema, situación que no corresponde con lo el proceso adelantado por la administración Distrital, por cuanto no se ha establecido tarifas al usuario que modifiquen la estructura tarifaria de carácter técnico lo que ha ocurrido es que se ha diferido el aumento de la tarifa usuario por decisión de la Administración Distrital en cabeza del Alcalde Mayor y sin considerar lo enunciado en los contratos en la definición de la Tarifa Usuario, en cuanto a que esta se puede diferir pero sin perjuicio de la tarifa técnica ajustada.

Lo anterior se evidencia en los estudios presentados por Transmilenio S.A. como soporte para fijar la Tarifa Usuario en el numeral 5 de Conclusiones y Recomendaciones de los “ESTUDIO TÉCNICO Y ECONÓMICO PARA LA FIJACIÓN DE LA TARIFA AL USUARIO DEL SISTEMA TRANSMILENIO”, donde se observa que las conclusiones y recomendaciones se han mantenido de manera similar en los últimos 3 años, destacándose en el estudio de 2007 la recomendación de:

“la evolución de la tarifa técnica del Sistema Transmilenio y el incremento necesario para la vigencia 2008 son función de los costos de operación del Sistema, los cuales deben permanentemente monitorearse con el fin de dar las alertas necesarias para que se establezca una adecuada política de tarifa al usuario”. (subrayado fuera de texto) y la recomendación del año 2009: “Se recomienda explorar formulas que permitan disminuir la tarifa técnica del Sistema en el

mediano plazo o realizar un aumento de tarifa usuario en un plazo menor a un año, con el fin de asegurar la viabilidad del Sistema”.

En estas recomendaciones se infiere que los estudios alertan a la administración de la **necesidad de explorar formulas para revisar la tarifa técnica como de establecer políticas de la tarifa usuario, para permitir la viabilidad del sistema**. Es decir, que los en estos tres años se viene alertando sobre la situación donde la tarifa técnica del Sistema TransMilenio ha superado la tarifa al usuario de manera continua y creciente, sin que de parte de la administración se halla dado solución a este comportamiento diferente al de realizar aportes del presupuesto distrital.

CUADRO No. 13
ESTUDIO TÉCNICO Y ECONÓMICO PARA LA FIJACIÓN DE LA TARIFA AL USUARIO DEL SISTEMA TRANSMILENIO - CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

2007-05-28 Estudio incremento en TU \$1400	2008-05-30 Estudio incremento en TU \$1500	2009-09-04 Estudio incremento en TU \$1600
<ul style="list-style-type: none"> • La tarifa técnica del Sistema TransMilenio ha superado la tarifa al usuario de manera continua y creciente desde el mes de diciembre de 2006. • En lo que resta del año se espera se mantenga la tendencia creciente, causada por la variación de costos de los principales indicadores de costos de operación, a saber: combustibles y costos fijos. • En los meses en que la tarifa técnica ha sido superior a la tarifa al usuario la diferencia negativa se ha cubierto con recursos acumulados en el Fondo de Contingencias, conforme lo estipulan los contratos de concesión de la operación del Sistema. Actualmente se emplean cerca de \$560 millones de pesos semanales para cubrir dicho diferencial. • Considerando la proyección de la tarifa técnica del Sistema TransMilenio, se recomienda un incremento de la tarifa al usuario de \$100 por pasaje en julio de 2007, es decir su fijación en \$1.400/pasaje. • La evolución de la tarifa técnica del Sistema Transmilenio y el incremento necesario para la 	<ul style="list-style-type: none"> • La tarifa técnica del Sistema TransMilenio ha superado la tarifa al usuario de manera continua y creciente desde el mes de diciembre de 2007. • En lo que resta del año se espera se mantenga la tendencia creciente, causada por la variación de costos de los insumos de operación, en especial el costo en combustibles. • En los meses en que la tarifa técnica ha sido superior a la tarifa al usuario la diferencia negativa se ha cubierto con recursos acumulados en el Fondo de Contingencias, conforme lo estipulan los contratos de concesión de la operación del Sistema. Actualmente se emplean cerca de \$480 millones de pesos semanales para cubrir dicho diferencial. • Considerando la proyección de la tarifa técnica del Sistema TransMilenio, se recomienda un incremento de la tarifa al usuario de \$100 por pasaje, es decir su fijación en \$1.500/pasaje. 	<ul style="list-style-type: none"> • La tarifa técnica del Sistema TransMilenio ha superado la tarifa al usuario de manera continua desde el mes de septiembre de 2008 • En lo que resta del año se espera una tarifa técnica con tendencia creciente, causada por la variación de costos de los insumos de operación y las negociaciones por aumento en flota troncal y de alimentación. • En los meses en que la tarifa técnica ha sido superior a la tarifa al usuario la diferencia negativa se ha cubierto con recursos acumulados en el Fondo de Contingencias, conforme lo estipulan los contratos de concesión de la operación del Sistema. Actualmente se emplean más de \$500 millones de pesos semanales para cubrir dicho diferencial. • El análisis de la proyección muestra que para mantener el saldo del fondo de contingencias por encima del límite contractual definido, es necesario realizar un aumento de la tarifa al usuario de \$100 de manera inmediata y realizar otro aumento a más tardar en el mes de mayo de 2010.

2007-05-28_Estudio incremento en TU \$1400	2008-05-30_Estudio incremento en TU \$1500	2009-09-04_Estudio incremento en TU \$1600
<p>vigencia 2008 son función de los costos de operación del Sistema, los cuales deben permanentemente monitorearse con el fin de dar las alertas necesarias para que se establezca una adecuada política de tarifa al usuario. Esta observación cobra gran importancia considerando el ejercicio actual de revisión de la sostenibilidad financiera de la operación del Sistema de Alimentación.</p> <ul style="list-style-type: none"> Las cifras contenidas en este documento no consideran los efectos a los que conlleva dicho análisis, por lo tanto la tarifa proyectada para 2008 debe revisarse a la luz de los resultados que se obtengan. 		<ul style="list-style-type: none"> Se recomienda explorar formulas que permitan disminuir la tarifa técnica del Sistema en el mediano plazo o realizar un aumento de tarifa usuario en un plazo menor a un año, con el fin de asegurar la viabilidad del Sistema.

Fuente: Dirección Planeación Transmilenio S.A.

Elaboró: Dirección Sector Movilidad -Contraloría de Bogotá D.C.

Estos valores se han registrado en la contabilidad de la entidad, con los demás aportes que se han destinado al Fondo de Contingencias y que pertenecen a la entidad de la siguiente forma:

CUADRO No. 14
REGISTRO CONTABLE DE LOS APORTES REALIZADOS POR TRANSMILENIO S.A. AL FONDO DE CONTINGENCIAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2009
EN MILES DE \$

CODIGO CONTABLE	NOMBRE - CONCEPTO	DETALLE NOTAS ESPECIFICAS	VALOR
ACTIVO			
1.4.24.02	1 RECURSOS ENTREGADOS EN ADMINISTRACIÓN	Corresponde a los recursos entregados en administración a la Fiducia (HSBC) para la constitución del Fondo de Contingencias del sistema, el saldo incluye los aportes recibidos del Distrito Capital para fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema.	25.775.359

CODIGO CONTABLE	NOMBRE - CONCEPTO	DETALLE NOTAS ESPECIFICAS	VALOR
1.4.70.90	4 Otros deudores	Se registra el comportamiento del diferencial tarifario. Representa el 81,87% de los otros deudores del año 2009 y esta dado por el registro de los egresos del Fondo de Contingencias para cubrir el diferencial tarifario (tarifa técnica versus tarifa al usuario). Existe un crecimiento del 211% y esta dado porque durante todo el año 2009 la tarifa técnica estuvo por encima de la tarifa al usuario generando egresos que se traducen en que la Fiducia ha tendido que recurrir al fondo de la deuda para cubrir el desfase ya que a los agentes del sistema se les remunera sobre tarifa técnica.	44.650.066
PATRIMONIO			
3.2.65.03	1 RECURSOS DE COFINANCIACIÓN - Municipio	Esta partida corresponde al registro de las transferencias realizadas por el Distrito para fortalecer el Fondo de Contingencias del sistema transmilenio.	35.000.000
INGRESOS			
4.3.30.10	2 Servicio de transporte terrestre	El saldo esta representado por reconocimiento como ingreso del aporte entregado por Ciudad Móvil (\$ 1.697.000) al Fondo de Contingencias en virtud de la modificación al contrato de concesión. El restante \$ 208.050 corresponde a la vinculación de nueva flota realizada por Transmasivo.	1.921.907
4.8.05.35	1 Rendimientos sobre deposito en administración	Rendimientos financieros causados por los recursos entregados en administración al Fondo de Contingencias.	2.004.736
EGRESOS			
5.8.05.26	1 FINANCIEROS - Administración de fiducia	Corresponde a la causación de los gastos financieros originados por los Recursos entregados en administración a la Fiducia.	60.466
DEUDA TOTAL DEL FC CON TRANSMILENIO (1.4.24.02 RECURSOS ENTREGADOS EN ADMINISTRACIÓN + 1.4.70.90 Otros deudores)			70.425.425

Del anterior cuadro, se constata que el Fondo de Contingencias le adeuda a Transmilenio S.A. la suma de \$70.425.4 millones comprendidos en los recursos entregados en administración a la Fiducia (HSBC) para la constitución del Fondo de Contingencias del sistema, donde se incluye los aportes recibidos del Distrito Capital para fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema y como Otros Deudores el valor que para el 31 de diciembre de 2009 presentaba el comportamiento del diferencial tarifario, que corresponde al registro de los egresos del Fondo de Contingencias para cubrir el diferencial tarifario (tarifa técnica menos tarifa al usuario), que como lo indica la misma entidad en las notas contables:

“Existe un crecimiento del 211% y esta dado porque durante todo el año 2009 la tarifa técnica estuvo por encima de la tarifa al usuario generando egresos que se traducen en



que la Fiducia ha tendido que recurrir al fondo de la deuda para cubrir el desfase ya que a los agentes del sistema se les remunera sobre tarifa técnica”.

De estos recursos \$35.000.0 millones fueron transferencias ordinarias del presupuesto Distrital que se registraron en la contabilidad e incorporaron al patrimonio de la entidad como RECURSOS DE COFINANCIACIÓN.

En criterio del Contador del Distrito la cuenta RECURSOS DE COFINANCIACIÓN esta destinada para registrar y transferir los recursos originados en los acuerdos de cofinanciación entre la nación y los entes territoriales (en este caso el Distrito Capital), no obstante la Administración Distrital aprobó y transfirió a Transmilenio S.A. recursos por \$35.000 millones, para financiar la operación del sistema, al entregar recursos como un aporte al fortalecimiento del Fondo de Contingencias, destinados al pago de los agentes de la operación del sistema, para cubrir el déficit generado en la diferencia de la Tarifa Usuario frente a la Tarifa Técnica.

Por lo anterior, estos recursos han sido aplicados sin ninguna contraprestación financiera, por cuanto no se estableció la forma y plazo para la devolución y el pago del monto aportado, ni de intereses. Sin embargo, se contabilizan como activos de la entidad en las cuentas Recursos Entregados en Administración y Otros Deudores, en contrapartida de los Recursos de Cofinanciación.

Además, en los “Estudios Técnico y Económico Para la Fijación de la Tarifa Al Usuario del Sistema Transmilenio” de septiembre de 2009, el argumento y condición que considera la Administración para diferir la tarifa usuario por debajo de la Tarifa Técnica es que se cumpla lo siguiente:

“...en cuanto a la disposición de los recursos del Fondo de Contingencias, contractualmente se establece que “en cualquier caso se debe garantizar que en el fondo de contingencias, quedará depositada una suma no inferior a un valor equivalente al 12% promedio del valor de la facturación mensual de los últimos tres meses. Estos podrán ser utilizados únicamente para la atención de graves catástrofes que impliquen alteraciones importantes en los costos de operación del Sistema”. En otras palabras, se establece como límite mínimo de recursos acumulados el 12% del promedio de la facturación mensual del Sistema; cuestión que obliga a la proyección futura de sus flujos de efectivo con el fin de establecer una política tarifaria adecuada que garantice en todo momento el cumplimiento de lo pactado contractualmente.”

Condición que lleva a que el fondo siempre este contribuyendo con recursos para el pago de los agentes hasta cuando se llega al limite establecido, lo que conlleva a mantener la Tarifa Usuario por debajo de la Tarifa Técnica, pero sin considerar los otros principios y en especial el fijado en los contratos de concesión de que:

*“La tarifa al usuario por la prestación del servicio de transporte ofrecido al público por el Sistema TransMilenio, **deberá corresponder permanentemente a una tarifa de***



equilibrio, técnicamente estructurada, y que refleje la variación de costos y eficiencia del sistema.”

Como se mencionó en las conclusiones del estudio donde **se recomienda disminuir la tarifa técnica del Sistema en el mediano plazo o realizar un aumento de tarifa usuario en un plazo menor a un año**, con el fin de asegurar la viabilidad del Sistema, recomendación que no se ha llevado a cabo, sino al contrario la situación permanece constante hasta el punto que para la vigencia 2010 el 21 de abril se apropiaron y registraron en los libros de ejecución del presupuesto \$30.000 millones adicionales para financiar el Fondo de Contingencias, mediante el CDP 201004 1334 y el CRP 201004 1158, además se incluyeron en el Plan Financiero y Plurianual 2010-2021 una partida de \$50.000 millones por año para el periodo 2011-2021.

En teoría según los contratos de operación y recaudo, sí la TT que hace financieramente viable el Sistema excede la capacidad de pago del usuario ($TT > TT$), debe ser financiado por los recursos del Fondo de Contingencias, sin bien es cierto los contratos y el acuerdo no contienen una específicamente una cláusula de temporalidad, las TT y TU deberán guardar correspondencia que garantice el equilibrio financiero del Sistema y su sostenibilidad en el tiempo.

Según los contratos el Sistema TransMilenio ha sido diseñado como un sistema permanentemente autónomo en sus flujos y por lo tanto autosostenible en la operación, donde **LA TARIFA USUARIO DEBERÁ CORRESPONDER PERMANENTEMENTE** a una tarifa de equilibrio, como principios rectores que rigen las partes, con la finalidad de que no requiera **EN EL TIEMPO DE NINGÚN TIPO DE SUBSIDIO EXTERNO**, siendo su fuente principal de ingresos los provenientes de la venta de pasajes, a través de las cuales debe generarse el nivel de flujos requerido para remunerar a todos los agentes del Sistema y al gestor del Sistema, como se estableció en los contratos con los operadores de troncales Fase I y Fase II. En la cláusula de PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DEL CONTRATO, este se orienta al cumplimiento de los siguientes principios:

*“1 Tarifa técnica. La tarifa al usuario por la prestación del servicio de transporte ofrecido al público por el Sistema TransMilenio, **deberá corresponder permanentemente a una tarifa de equilibrio**, técnicamente estructurada, y que refleje la variación de costos y eficiencia del sistema.*

***La tarifa al usuario ha sido diseñada como una tarifa de equilibrio económico** (Gastos totales del sistema debe ser igual al Número de pasajeros transportados por el valor del tarifa usuario), técnicamente estructurada, y que está en condiciones de reflejar la variación de costos del Sistema. Por equilibrio se entiende la incorporación a la tarifa de los costos, gastos de operación y utilidades que el sistema de transporte requiere para prestar el servicio bajo los parámetros de operación establecidos. La tarifa incluirá los costos de*

operación del sistema troncal, el costo de la alimentación, el costo del sistema de recaudo, el costo del ente gestor y el costo de la administración fiduciaria de los recursos.

2 Autosostenibilidad del sistema en el tiempo. *El sistema deberá ser permanentemente autónomo en sus flujos, de manera que no requiera en el tiempo ningún tipo de subsidio externo a la operación para remunerar a todos los agentes del mismo.*

3 Costeabilidad de la tarifa para el usuario. *La tarifa al público deberá considerar la capacidad de pago del usuario y ser competitiva con los sistemas de transportes análogos o sustitutos que se encuentren vigentes en cada momento.*

Además, según los contratos de los agentes del Sistema TransMilenio, tales como el contrato No. 017 de 2003, “de concesión para la prestación del servicio público de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros en el sistema TRANSMILENIO, suscrito entre la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. “TRANSMILENIO S.A. y SI 02 S.A.”.

“33.2. Un fondo que se denomina “Fondo de Contingencias”, cuya finalidad es:

33.2.1. Cubrir contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa al usuario, que puedan poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del Sistema TransMilenio

33.2.2. Permitir diferir el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga la estabilidad de la demanda del Sistema

33.2.3. Acumular recursos que permitan la implementación de estrategias que fomenten el uso del Sistema.

Este fondo se conformará e incrementará en el tiempo, de manera permanente y continua, con la diferencia positiva existente entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, multiplicada por el número de pasajeros pagos del Sistema, los rendimientos generados por los recursos acumulados en este fondo y en el fondo principal y los remanentes de recaudo a partir del 10 de enero de 2003.”

Lo anterior indica que aunque se permite diferir el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo, se debe considerar y cumplir con el principio de que el Fondo se conforma e incrementa de manera permanente y continua, con la diferencia positiva existente entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica. Por lo tanto, cualquier diferencia negativa por una menor tarifa usuario no debe ser permanente.

Es por esta razón que en el Trade-Off, que argumenta la Administración para diferir el aumento de la tarifa Usuario, que es la toma de decisión entre los principios de tarifa de equilibrio, autosostenibilidad y costeabilidad de la tarifa usuario, debe considerar que en la afectación de un criterio para lograr el cumplimiento del otro criterio, es un proceso en el que es necesario tener una visión que implica todos sus componentes, con la finalidad de considerar todos los elementos que involucren la decisión, por lo consiguiente no se puede ignorar lo normado y estipulado en los contratos de concesión de las Fases I y II.

Como consecuencia o impacto de fijar el principio de costeabilidad de la tarifa sin considerar los otros principios establecidos en los contratos y de los criterios



fijados en las normas mencionadas, presenta un riesgo de pérdida del patrimonio de Transmilenio S.A. en la medida que los recursos adeudados por el Fondo de Contingencias a la entidad, no tiene el soporte de cómo y cuando se recuperan de mantenerse constante el manejo de desequilibrio tarifario de forma negativa.

Adicionalmente, en el modelo financiero para el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, el resultado del Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio, el cual está siendo financiado con aportes de la Administración, se transfiere al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), sin observarse, como y cuando se reintegraran dichos recursos a Transmilenio S.A., generando incertidumbre sobre el costo del actual Sistema Transmilenio en el SITP.

3.2.1.3. Plan De Ordenamiento Territorial De Bogotá - Troncal Carrera 7

Ante la incertidumbre en el desarrollo del proyecto de la troncal de la Carrera 7, la Contraloría requirió al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU sobre las acciones concretas que se pretenden implementar en esta troncal, así como la solicitud que se considere la posibilidad de adelantar un proceso de licitación para la adjudicación de su construcción, en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá – Proyecto Troncal Carrera 7ª.

En las dos últimas Administraciones se han hecho diferentes anuncios sobre la solución de transporte a implementar en la Carrera 7ª, generando incertidumbre y aplazando una decisión que beneficiaría a miles de bogotanos y que ayudaría a descongestionar la Troncal de la Caracas, más aún cuando ya se cuenta desde finales de 2007, con los diseños de una troncal en la cual se realizarían todas las intervenciones de renovación urbana, como de espacio público alrededor de las estaciones y a lo largo de todo el proyecto.

El Instituto de Desarrollo Urbano -IDU mediante concurso público No. IDU-CM-SGT-005-2006 adjudicó a la firma CONSORCIO TRONCAL CARRERA 7, la realización de los estudios y diseños a precio global fijo sin reajustes de la troncal Carrera 7ª de la calle 34 a la calle 170 y tramo de la calle 72 de la Carrera 7ª a la Avenida Caracas, a través del contrato IDU-025-2006 y cuya interventoría estuvo a cargo de la firma HMV INGENIEROS, bajo el Contrato IDU-048-2006.

El valor de la contratación realizada para el proyecto de la carrera 7ª, en la administración del Alcalde Luis Garzón fue la siguiente:

CUADRO No. 15
COSTOS ESTUDIOS Y DISEÑOS TRONCALES TRANSMILENIO FASE III – CARRERA 7ª.

TRONCAL	DESCRIPCIÓN	CONTRATISTA	PLAZO CONTRATO	COSTO FACTIBILIDAD ESTUDIOS Y DISEÑOS
CARRERA 7ª	AFOROS, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA PARA LA TRONCAL CARRERA 7ª (Calle 26 - Calle 170)	CONSULTORÍA: DIN – SEDIC	Febrero 9 de 2005 – Diciembre 20 de 2005	987.888.612,00
	INTERVENTORIA:	Consortio Jasen Ltda – EDL Ltda.		291.652.970,00
TOTAL FACTIBILIDAD ESTUDIOS Y DISEÑOS				1.279.541.582,00
TRONCAL	DESCRIPCIÓN	CONTRATISTA	PLAZO CONTRATO	COSTOS DE ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE
CARRERA 7ª	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA TRONCAL CARRERA 7ª DE LA CALLE 34 Y CALLE 170 Y TRAMO DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7ª Y AV. CARACAS EN BOGOTÁ, D.C.	Consortio Troncal Cra 7	Diciembre 22 de 2006 – Marzo 4 de 2008	6.375.273.769,00
	INTERVENTORIA:	HMV INGENIEROS		1.462.410.079,00
TOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE				7.837.683.848,00
TOTAL GENERAL (FACTIBILIDAD + ESTUDIOS Y DISEÑOS DE DETALLE)				9.117.225.430,00

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Elaboro: Dirección Técnica de Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

Con los resultados del diseño de la Troncal Carrera 7ª y la Troncal Carrera Décima, se esperaba articular un solo proyecto que iniciaba en el barrio 20 de Julio, pasaba por el Centro Internacional y terminaba en la Calle 170. Cabe señalar que el corredor Carreras Décima y 7ª tiene distintos anchos a lo largo de todo su recorrido, con una zona crítica por el ancho de su perfil que va desde la Calle 39 hasta la Calle 67.

Este proceso esta dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto 469 de diciembre de 2003) donde se estableció que las troncales del Sistema TransMilenio Fase III fueran:



“...Troncal Avenida Boyacá de Avenida San José, calle 170, a Avenida Ciudad de Villavicencio (Portal Tunal), Carrera 7 y Carrera 10, de Avenida San José, Calle 170, a Avenida Ciudad de Villavicencio, Avenida Jorge Eliécer Gaitán, Calle 26, de Avenida Ciudad de Cali a Avenida Caracas ...”

También, como parte del Plan de Desarrollo Distrital *"Bogotá sin Indiferencia, un compromiso social contra la pobreza y la exclusión"* de la Administración del alcalde Luis Eduardo Garzón, en él se contempló dentro del desarrollo de la Fase III la construcción de las troncales del Sistema Transmilenio Carrera 10, Carrera 7ª y la Calle 26.

Que lo anterior obedece entre otros aspectos, a las troncales priorizadas en el CONPES 3093 y en el estudio de Logitrans realizado por la STT finalizado en el año 2003, por medio del cual TRANSMILENIO S.A. construyó su Plan Marco donde define las Fases en las cuales se desarrollará la totalidad del Sistema TransMilenio hasta el 2032 y dentro de las cuales definió la Fase III (Av. Boyacá, Calle 26 y Cra. 10 y 7ª).

En relación a lo anterior, la Administración anterior había seleccionado las troncales de la Fase III que debían realizarse primero, la Calle 26, Carreras 10ª y 7ª. Sin embargo, la Administración del alcalde Samuel Moreno Rojas, determinó la entrada de la Primera Línea del Metro - PLM, la cual fue priorizada en agosto de 2009 con el siguiente recorrido: Portal Américas – Avenida Villavicencio – Avenida Primero de Mayo – Corredor Férreo del Sur – Estación de la Sabana – Carrera 13 – Carrera 11 hasta la Calle 100, entonces para la Administración, y bajo la premisa de la entrada de la PLM en el año 2018, fue necesario revisar la funcionalidad y diseños iniciales del corredor de la Carrera 7ª, para responder a las necesidades de demanda del corredor, con una obra que garantice la conectividad, pero que a su vez reconozca la entrada del Metro como eje estructurador de la demanda, pero minimizando la inversión, el impacto sobre la infraestructura existente, la afectación predial y de ejecución de obras.

Por lo tanto, la solución planteada en la Carrera 7ª se basa en los siguientes factores:

- La necesidad de garantizar la conectividad de este importante corredor con el resto del sistema masivo que a la fecha ha implementado la ciudad, especialmente con el corredor de la Troncal Carrera 10, garantizando a los usuarios de ese sector una solución eficiente en términos de conectividad, accesibilidad y reducción de tiempo de viaje, y teniendo en cuenta que incluso con la entrada en operación de la PLM se seguirán manejando demandas importantes para ser atendidas de forma eficiente.

- Es esencial en este momento contar con una solución que alivie las condiciones operacionales de la Troncal Caracas, corredor que actualmente presenta niveles de congestión que deterioran la calidad del servicio de los usuarios del Sistema.

La priorización de la Primera Línea del Metro - PLM sobre el borde oriental de la ciudad obedece a los niveles de demanda que se proyectan sobre este sector, por lo cual la administración pretende diseñar una solución de transporte integral y sostenible en el largo plazo (30, 40 y hasta 50 años), se procura la conectividad eficiente de las zonas periféricas de la ciudad con el centro expandido; es así como a partir del año 2018 se calcula que con la entrada de la PLM se genera una distribución de la demanda que garantiza la operación y niveles de servicio tanto de los corredores de buses exclusivos como de la línea de Metro, bajo este escenario de oferta y demanda, la solución prevista para la Carrera 7ª entre la Calle 34 y la Calle 170, basa su justificación en que sigue dando salida a la demanda de viajes generada sobre el suroriente de la ciudad: San Cristóbal, Usme, Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito, al igual que atiende los deseos de viajes de las zonas nor-occidental de la ciudad: Suba, Engativa y Fontibón. Por su parte la PLM como un corredor férreo entra como una solución hacia el sector sur-occidental y norte: Bosa, Kennedy, Usaquén y Chapinero, donde se concentra parte del suelo de expansión de la ciudad (Kennedy) y las actividades de empleo, estudio, sector financiero, comercio.

Ante este escenario, el IDU informó mediante oficio remitido a la Oficina Asesora de Planeación por la Dirección Técnica de Diseño de Proyectos que¹³:

“En consideración de las decisiones tomadas por la Administración Distrital, con base en el análisis de opciones de contratación adelantado por la misma, en reunión celebrada el día 9 de marzo de 2010 en las instalaciones del IDU, el Subdirector General Jurídico acogió la propuesta de adición del corredor de la Carrera 7 de la calle 34 hasta la calle 72 (incluido ramal Calle 72) al contrato 136 de 2007 correspondiente al Grupo 3 de la Fase III de TransMilenio, y de la calle 72 a la calle 100 al contrato 070 de 2008 correspondiente a Distrito de Conservación Centro”.

Es por esta razón que el 22 de abril de 2010, este Órgano de Control, solicitó al Instituto información sobre las acciones concretas que se pretenden implementar en la Carrera 7ª, así como la solicitud que se considere la posibilidad de adelantar un proceso de licitación para la adjudicación de su construcción¹⁴. A lo cual el Instituto respondió, que después de analizar las diferentes opciones, la “Entidad

¹³ Memorando del IDU DTD-315-7265

¹⁴ Oficio Contraloría No. 031195 de 22 de abril de 2010

decide abrir un proceso Licitación Pública con el fin de garantizar la pluralidad de oferentes y la selección de la oferta más favorable para la Entidad¹⁵.

3.2.1.3.1. En las modificaciones de los diseños en los Procesos licitatorios del Proyecto de la troncal de la Carrera Séptima, se observan cambios que desmejoran la operacionalidad del sistema Transmilenio.

A continuación se hace una comparación en los cambios de diseño para la construcción de la Troncal de la Carrera Séptima de los dos procesos licitatorios que adelantó en primer lugar la administración del Alcalde Luis Eduardo Garzón mediante la licitación IDU-CM-SGT-005-2006 y el que adelanta la actual administración con la apertura el 7 de mayo de la licitación IDU-LP-SGI-003-2010.

CUADRO No. 16
COMPARATIVO PROYECTOS LICITACION TRONCAL KRA. 7

TRONCAL DE TRANSMILENIO 2006 IDU-CM-SGT-005-2006	TRONCAL LIGHT DE TRANSMILENIO 2010 Licitación IDU-LP-SGI-003-2010 PREPLIEGOS
APERTURA DE LICITACIÓN: Mayo 19 de 2006	APERTURA DE LICITACION: Mayo 7 de 2010
OBJETO: <u>Estudios y diseños</u> a precio global fijo sin reajustes, de la Troncal Carrera 7 <u>de la Calle 34 a la Calle 170</u> y tramo de la Calle 72 de Carrera 7 a Avenida Caracas en Bogotá D.C. Así mismo los estudios y diseños del Portal Norte, patios, estaciones intermedias, estaciones sencillas, puentes peatonales, intersecciones a desnivel (calles 85, 92, 94, 127 y 134) y todos los diseños urbanísticos, paisajísticos, de redes de servicios, estructuras y amoblamiento requerido para adecuar una Troncal para el Sistema Transmilenio. Así mismo, la Estructuración de Pliegos de Condiciones y presupuestos por tramos.	OBJETO: <u>Adecuación</u> de la carrera 7 al Sistema Transmilenio en el tramo comprendido <u>entre la calle 34 y la calle 72</u> , en Bogotá D.C.
PLAZO: 9 meses: Dos (2) meses para la etapa de recopilación y análisis de información Cinco (5) meses para los Estudios y Diseños definitivos Dos (2) meses para aprobaciones	PLAZO: 14 meses: Doce (12) meses correspondientes a la etapa de construcción Cuatro (4) meses para actualización de estudios y diseños Dos (2) meses de traslape entre las dos etapas
PRESUPUESTO ESTIMADO: \$5.266.638.916 M/CTE desglosados así: 1. Presupuesto oficial total para el valor global de estudios y diseños: \$4.097.974.608 M/CTE. 2. Presupuesto oficial total de los ítems a pagar por precios unitarios para los estudios y diseños: \$1.168.664.308 M/CTE.	PRESUPUESTO ESTIMADO: \$83.981.834.928 M/CTE divididos así: 1. \$487.584.068 para la Consultoría 2. \$83.494.250.860 para la Construcción
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO: El Consultor debe tener en cuenta espacios con gran significado urbano los cuales fueron previstos en los estudios de factibilidad como:	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO: Realizar la actualización de los estudios y diseños, elaborados bajo el contrato 025 de 2006. Ejecutar las obras correspondientes al corredor de la

¹⁵ Oficio de Respuesta IDU- 29282 del 30 de abril de 2010

<p style="text-align: center;">TRONCAL DE TRANSMILENIO 2006 IDU-CM-SGT-005-2006</p>	<p style="text-align: center;">TRONCAL LIGHT DE TRANSMILENIO 2010 Licitación IDU-LP-SGI-003-2010 PREPLIEGOS</p>
<p>1. Calle 36. Estación Tipo 2 (2 vagones) con 2 accesos peatonales semaforizados, localizada al sur de la intersección. Área aproximada de 722 m² y longitud de 144,4 m.</p> <p>2. Calle 34. Punto de encuentro localizado en la esquina noroccidental de la intersección. Área de 949 m²</p> <p>3. Calle 45. Estación Tipo 2 (2 vagones) con 2 accesos, localizada al sur de la intersección. Área de 722 m² y longitud de 144,4 m.</p> <p>4. Calle 45. Punto de encuentro con un área de 1,174 m² comprendida entre la cra. 7ª y 13 y la calle 44 y 45, en donde se propone una alameda peatonal.</p> <p>5. Calle 53. Estación Tipo 4 (1 vagón de dos paradas a cada lado de la intersección) con un acceso por sentido.</p> <p>6. Calle 52. Punto de encuentro localizado en el noroccidente de la calle 52. Área de 1.004 m²</p> <p>7. Calle 60. Estación Tipo 2 (2 vagones), ubicados a cada lado de la intersección de la calle 59.</p> <p>8. Calle 64. Punto de encuentro ubicado en la esquina del Gimnasio Body Tech. Área 1,010 m²</p> <p>9. Calle 70. Estación Tipo 4 (1 vagón de dos paradas) a cada lado de la intersección</p> <p>10. Calle 76. Estación Tipo 2 (2 vagones), ubicada al sur de la intersección.</p> <p>11. Calle 76. Punto de encuentro ubicado en la esquina suroccidental con un área de 2,031 m²</p> <p>12. Calle 79. Estación Tipo 4 (1 vagón de dos paradas) a cada lado de la intersección.</p> <p>13. Calle 85. Estación Tipo 3 (2 vagones de una parada cada uno) ubicada al norte de la intersección, con 2 accesos y cruces semaforizados peatonales en las calles 84 y 87.</p> <p>14. Calle 85. Intersección a desnivel. Adicionalmente debe proponerse una solución para la Avenida Circunvalar con Calle 85 y que empalme con la Troncal.</p> <p>15. Calle 92. Intersección a desnivel.</p> <p>16. Calle 94. Intersección a desnivel.</p> <p>17. Calle 100. Estación intermedia, localizada al noroccidente de la intersección. Debe contar con 4 plataformas de carga y 4 de descarga de pasajeros. Taquillas ubicadas sólo para el ingreso. Zona de parqueaderos para vehículos, ciclo parqueaderos y bahía para estacionamientos temporales de taxis. La Estación Tipo 2 (2 vagones) con 2 accesos. Área de 722 m² y longitud de 144,4 m. A la estación se ingresa por medio de un puente peatonal adosado al norte del puente vehicular.</p> <p>18. Calle 106. Estación Tipo 3 (2 vagones) con un acceso en la calle 106, localizada al sur de la intersección con un área de 482 m² y una longitud de 96.4 m</p> <p>19. Calle 116. Estación Tipo 3 (2 vagones) con 2 accesos por medio de semáforos. Área de 554 m² y longitud de 111 m.</p> <p>20. Calle 127. Estación Tipo 3 (2 vagones) con 2 accesos por medio de semáforos ubicada al sur de la intersección. Área de 554 m² y longitud de 111 m.</p> <p>21. Calle 125. Punto de encuentro localizado en la</p>	<p>carrera 7ª sin limitarse a ellas, y que corresponden a:</p> <p>1. Carril exclusivo en el carril izquierdo en ambos sentidos para operación del bus biarticulado y padrón dual desde la calle 34 hasta la calle 72 y en el corredor de la calle 72 entre la Carrera 7 y la Troncal de la Caracas.</p> <p>2. Carriles de tránsito Mixto. Dos (2) carriles de tránsito mixto por sentido.</p> <p>3. Ubicación de estaciones en el separador central entre la calle 31 y la calle 72 y en el separador de la calle 72, ubicadas en los siguientes puntos:</p> <p style="padding-left: 40px;">Calle 36. Calle 42. Calle 46. Calle 53. Calle 60. Calle 67. Calle 72 con Carrera 9.</p> <p>4. <u>Mejoramiento de espacio público en área de influencia de estaciones.</u></p> <p>5. Adecuación del Muro de contención colindante de la Universidad Javeriana por efectos de la implantación de la estación sencilla y al ajuste al diseño geométrico y de espacio público.</p> <p>6. Adecuación del túnel peatonal existente de la Universidad Javeriana por efectos de la implantación de la estación sencilla de la Calle 42 de tal forma que permita el acceso de los flujos peatonales a dicha estación.</p> <p>7. Adecuación del giro izquierdo de la Troncal Caracas en sentido Norte- Oriente.</p>

<p style="text-align: center;">TRONCAL DE TRANSMILENIO 2006 IDU-CM-SGT-005-2006</p>	<p style="text-align: center;">TRONCAL LIGHT DE TRANSMILENIO 2010 Licitación IDU-LP-SGI-003-2010 PREPLIEGOS</p>
<p>esquina suroccidental con un área de 1,117 m²</p> <p>22. Retornos operacionales ubicados en las calles 112 y 155.</p> <p>23. Calle 127. Intersección a construir por etapas. La primera a nivel. La segunda, a desnivel con orejas en los costados nor-oriental y sur-occidental para eliminar los semáforos existentes.</p> <p>24. Calle 132. Punto de encuentro ubicado en la esquina nor-occidental con un área de 1.035 m²</p> <p>25. Calle 134. Estación Tipo 3 (2 vagones) con 2 accesos semaforizados ubicada al sur de la intersección. Área de 554 m² y longitud de 111m.</p> <p>26. Calle 134. Intersección a construir por etapas. La primera a nivel. La segunda, una solución tipo trompeta, la cual canaliza los flujos de la calle 134, en una calzada de 7.5 m con paso inferior bajo la carrera 7ª y desarrollo de una oreja en el costado nor-oriental, la cual facilita los giros sur-occidente y occidente-norte. Los giros derechos se pueden efectuar por rampas.</p> <p>27. Calle 140. Estación Tipo 3 (2 vagones) con un acceso semaforizado en la calle 140. Área de 482 m² y longitud de 96.4 m.</p> <p>28. Calle 147. Estación Tipo 2 (2 vagones) con un acceso semaforizado ubicada al sur de la intersección. Área de 650 m² y longitud de 130 m.</p> <p>29. Calle 147. Punto de encuentro ubicado al costado sur-occidental de la intersección con un área de 1.703 m²</p> <p>30. Calle 153. Estación Tipo 3 (2 vagones) con un acceso semaforizado, ubicada al norte de la intersección.</p> <p>31. Calle 153. Punto de encuentro. Ubicado en la esquina nor-occidental con un área de 1.032 m²</p> <p>32. Calle 160. Estación Tipo 3 (2 vagones) con un acceso semaforizado. Área de 482 m² y longitud de 96.4 m.</p> <p>33. Calle 165. Estación Tipo 3 (2 vagones) con un acceso semaforizado ubicada al norte de la intersección. Área 482 m² y longitud de 96.4 m.</p> <p>34. Calle 170. Portal situado al costado nor-occidental de la intersección en un lote identificado en el Barrio Las Granjas con un área de 245.306 m²</p> <p>En sus instalaciones internas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Edificio de acceso de 1450 m² - Plataformas troncales y de alimentación de 7.970 m² - Ciclo parqueaderos para 480 puestos con un área de 332 m² - 6 plataformas troncales de 55 m cada una en forma de espina de pescado y 7 m de ancho libre mínimo para rutas programadas. - Taquillas para acceso peatonal - 6 plataformas de alimentación para descarga de 17 m de longitud cada una. 9 plataformas para carga de 27 m de longitud cada una, con 7 m de ancho libre. - 20 taquillas en la zona de alimentación es y 14 torniquetes - Zona para parqueo de vehículos, área para ciclo parqueaderos en zona paga y con bahía de estacionamiento temporal de taxis. - Patios: zonas de circulación, área de estacionamientos 	

<p align="center">TRONCAL DE TRANSMILENIO 2006 IDU-CM-SGT-005-2006</p>	<p align="center">TRONCAL LIGHT DE TRANSMILENIO 2010 Licitación IDU-LP-SGI-003-2010 PREPLIEGOS</p>
<p>para 180 vehículos, área de abastecimiento y lavado y áreas de administración y control.</p>	
	<p>LOCALIZACIÓN Y AREA DE INFLUENCIA: Se localiza a lo largo de la Avenida Alberto Lleras Camargo desde la Calle 34 hasta la Calle 100, y el corredor de la Calle 72 desde la Carrera 7 hasta la Troncal Caracas.</p>

Fuente: licitación IDU-CM-SGT-005-2006 y la licitación IDU-LP-SGI-003-2010

Elaboró: Dirección Técnica de Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

Al comparar los diseños iniciales con los que se pretende contratar se encontró que en los primeros comprendía la intervención entre la Calle 34 y la 170 con carril exclusivo en ambos sentidos con sobrepaso en las estaciones, con la construcción del Portal Norte (1 patio portal), estaciones intermedias (1), estaciones sencillas (18 estaciones), puentes peatonales, intersecciones a desnivel (calles 85, 92, 94, 127 y 134), intervención de 347.000 m² de espacio público y todos los diseños urbanísticos, paisajísticos, de redes de servicios, estructuras y amoblamiento requerido para adecuar una Troncal para el Sistema Transmilenio.

Mientras en la actual licitación se intervendrá solo el tramo de la calle 34 a la calle 72, con la adecuación del Carril exclusivo en el carril izquierdo en ambos sentidos sin sobrepaso en las estaciones para operación del bus biarticulado y padrón dual desde la calle 34 hasta la calle 72 y en el corredor de la calle 72 entre la Carrera 7^a y la Troncal de la Caracas, carriles de tránsito mixto (2 carriles de tránsito mixto por sentido), ubicación de estaciones en el separador central entre la calle 31 y la calle 72 y en el separador de la calle 72 (7 estaciones sencillas), mejoramiento de espacio público en área de influencia de estaciones, adecuación del muro de contención colindante de la Universidad Javeriana por efectos de la implantación de la estación sencilla y al ajuste al diseño geométrico y de espacio público y adecuación del túnel peatonal existente de la Universidad Javeriana por efectos de la implantación de la estación sencilla de la Calle 42 de tal forma que permita el acceso de los flujos peatonales a dicha estación y adecuación del giro izquierdo de la Troncal Caracas en sentido Norte- Oriente.

En este cambio de diseño se observa que en las estaciones no existirá sobrepaso, por lo tanto se entiende que no se contará con servicios expresos, lo que conlleva a que no existirá la posibilidad de optimizar los tiempos de viaje y por consiguiente la velocidad promedio de la flota, ante esta inquietud la administración no ha dado respuesta.

3.2.1.3.2. La solución de transporte público que se le dará al corredor Carrera 7^a se debe enmarcar dentro del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

La solución de transporte público que se le dará al corredor Carrera 7ª y en el cual se contempla la actual licitación debe enmarcarse dentro del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, la cual pretende tener en cuenta aspectos de movilidad, urbanismo y seguridad vial especiales que se presentan a lo largo del corredor para los escenarios de corto, mediano y largo plazo.

En dicha solución se definió un diseño operacional especial por parte de Transmilenio S.A., según la entidad acorde con las características del corredor, área de influencia, entrada de operación del SITP y de la Primera Línea del Metro. Dicho diseño contempla operar con buses de alta capacidad (biarticulados) en carril izquierdo sin sobrepaso en el tramo comprendido entre la Calle 31 hasta la Calle 72, incluyendo un ramal por la Calle 72 a conectarse con la Troncal Caracas; posteriormente en el tramo entre las Calle 72 y Calle 100 se operará sobre carril derecho preferencial. En el tramo norte de la carrera 7 a partir de la calle 100, la operación se realizará con paradas fijas de forma optimizada (oferta adecuada a demanda), circulando en conjunto con el tráfico mixto, mediante servicios alimentadores y auxiliares con vehículos de media y baja capacidad, adicionalmente se prevé la construcción de una estación en la calle 100 para la integración de todos los servicios en donde será posible tener acceso a toda la red de transporte masivo del SITP.

En virtud de la decisión de la administración se ajustó el diseño de la troncal Carrera Séptima, así:

1. **El tramo entre calles 31 y 72** (4 kilómetros) será por el carril de adentro a la izquierda en ambos sentidos y estaciones en el separador central. sin sobrepaso, la vía no tendrá espacios para que un bus biarticulados pueda pasar a otro.
2. **Tramo de la 72 a la calle 100** (3.3 kilómetros) la operación será por el carril de derecho preferencial con paraderos fijos en el costado derecho que termina en la calle 100 con una gran estación que conectará los distintos servicios.
3. **Tramo de la calle 100 y hasta la calle 190**, la operación se realizará con paradas fijas de forma optimizada (oferta adecuada a demanda) los pasajeros podrán continuar su recorrido en buses alimentadores del Sistema Transmilenio y de rutas auxiliares que harán parte del Sistema Integrado de Transporte Público, circulando en conjunto con el tráfico mixto.
4. **Ramal por la calle 72**, que conectará la Troncal de la carrera Séptima con la troncal Caracas, y de ahí con las de Suba y la Calle 80.

De acuerdo a las condiciones de la licitación se observa que solo se adecuará el tramo comprendido entre la Calle 34 y la 72, por lo consiguiente se desconoce cuándo y en qué condiciones se intervendrán los tramos comprendidos entre las

Calles 72 y 100 y entre las calles 100 y 190 así como la construcción de la estación de la calle 100 para la integración de todos los servicios en donde será posible tener acceso a toda la red de transporte masivo del SITP, por cuanto estas no han sido consideradas en el actual proceso licitatorio que adelanta el IDU.

3.2.1.3.3. El corredor Carrera 7ª en el tramo comprendido entre la Calle 34 y la 72 tendrá un costo de \$83.981.8 millones, pero no se conoce el costo total del proyecto en sus tres tramos operacionales en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

En virtud de lo establecido en el Convenio Interadministrativo 020 de 2001 entre el IDU y Transmilenio S.A., el IDU adelanta el proceso de selección con presupuesto de Transmilenio S.A., mediante la apertura de la licitación pública No. IDU-LP-SGI-003-2010 en el mes de mayo de 2010. Para lo cual se estimó el costo total del tramo comprendido entre la calle 34 y la calle 72 un valor de \$83.981.8 millones, con el siguiente presupuesto:

CUADRO No. 17
EL PRESUPUESTO OFICIAL TRAMO CALLE 34 HASTA LA CALLE 72

<i>Valor en \$</i>	
PRESUPUESTO OFICIAL TOTAL PARA LA ACTUALIZACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$ 487.584.068
VALOR BASICO PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$ 401.011.617
IVA SOBRE EL VALOR BASICO DEL GLOBAL PARA LA ACTUALIZACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$ 64.161.859
SUBTOTAL:	\$ 465.173.476
VALOR BASICO PARA LOS ITEMS A PAGAR POR PRECIOS UNITARIOS PARA LOS ENSAYOS DE LABORATORIO	\$ 19.319.476
IVA SOBRE EL VALOR BASICO PARA LOS ITEMS A PAGAR POR PRECIOS UNITARIOS	\$ 3.091.116
SUBTOTAL:	\$ 22.410.592
PRESUPUESTO OFICIAL TOTAL PARA LA CONSTRUCCION	\$ 83.320.877.832
VALOR TOTAL PARA LAS OBRAS CIVILES Y REDES	\$ 78.051.177.879
COSTO DIRECTO:	\$ 61.759.121.601
A.I.U:	\$ 16.292.056.278
VALOR GLOBAL PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL	\$ 2.088.001.694
VALOR GLOBAL PARA LA GESTIÓN SOCIAL	\$ 1.361.668.468
VALOR GLOBAL PARA PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO Y SEÑALIZACIÓN EN LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	\$ 1.820.029.791
AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA:	\$ 173.373.028
EL PRESUPUESTO OFICIAL TRAMO CALLE 34 HASTA LA CALLE 72:	\$ 83.981.834.928

Fuente: licitación pública No. IDU-LP-SGI-003-2010

Elaboró: Dirección Técnica de Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

Aunque el Distrito tiene proyectado utilizar los recursos del convenio Distrito – Nación no se han expedido las disponibilidades por parte de Transmilenio S.A., entidad responsable del manejo de estos recursos, por cuanto aunque se tiene dispuesto aplicar los recursos de la deuda por valor de \$30.000 millones que tiene

el Acueducto con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), por el desarrollo de las obras las redes de acueducto y alcantarillado asociadas a las obras de las troncales de Transmilenio por parte del IDU y que hacen parte de \$51.000 millones presupuestados para el año 2010 por Transmilenio como recursos provenientes del cruce de cuentas con el Acueducto y la ETB, aun no han sido girados por el Acueducto, el resto de los \$80.000 millones saldrían de recursos del saldo del convenio Nación Distrito.

Cuando falta 9 meses para inaugurar la operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, en el mes de marzo del 2011 no se ha dado inicio a la construcción de la troncal que irá por la Carrera Séptima en todos sus tramos, a la fecha solo se tiene previsto el proceso licitatorio para la adecuación del tramo de la calle 34 a la calle 72, entonces, se desconoce cual será el costo y la disponibilidad de recursos que se requieren para el funcionamiento eficiente del sistema, por lo que genera incertidumbre sobre el óptimo funcionamiento de SITP en su etapa inicial.

3.2.1.3.4. La Contraloría de Bogotá advierte que con la construcción de la troncal Carrera 7ª en las condiciones previstas en el proceso Licitatorio aperturado el 7 mayo de 2010, además de atenderse parcialmente la demanda de la 7ª., se impactará de manera negativa la movilidad de pasajeros sobre las troncales Carrera Décima, Caracas y Caracas - Autonorte, situación que permanecerá hasta cuando entre en operación la Primera Línea del Metro, lo cual constituye Hallazgo Administrativo.

En el marco de la consultoría “Diseño Conceptual de la red de Transporte Masivo Metro y Diseño Operacional, Dimensionamiento Legal y Financiero de la Primera Línea del Metro en el Marco del Sistema Integrado de Transporte Público SITP para la ciudad de Bogotá”, en el año 2009 se realizó la selección de la red y de la primera línea del metro (PLM).

Considerando que el corredor propuesto por el consultor a lo largo de su recorrido atiende parte de la demanda prevista para la troncal Carrera 7ª, se hizo necesario por parte de Transmilenio S.A. en compañía de las entidades distritales del sector movilidad, de realizar ajustes a la operación e infraestructura prevista inicialmente, llegando a una solución que no contempla llevar a cabo todas las obras previstas que se tenía para dicha Troncal.

La adopción de esta alternativa es la que permite implementar una infraestructura y operación acorde con la demanda actual y la futura, sin realizar altas inversiones que en el largo plazo no tengan un uso intensivo, teniendo en cuenta la futura incorporación de la Primera Línea del Metro sobre el corredor oriental.

El proyecto estima que movilizará 292.000 pasajeros al día con 60 buses biarticulados y buses alimentadores. Con la entrada en operación de Transmilenio por la séptima, el Distrito calcula que toda la red de Transmilenio hará cerca de 2.475.0000 viajes al día, lo que corresponde al 40 por ciento de los viajes de la ciudad.

Según Transmilenio, en los tres tramos operacionales proyectados el comportamiento de la demanda es el siguiente:

1. En el tramo entre calles 31 a 72 se tendrán demandas del orden de 10.000 pasajeros/hora en el sentido Norte-Sur y de 11.000 pasajeros/hora en el sentido Sur-Norte.
2. En el tramo entre calles 72 a 100 habrá demandas del orden de 3.600 pasajeros/hora en el sentido Norte-Sur y de 6.000 pasajeros/hora en el sentido Sur-Norte.
3. En el tramo calles 100 a 190, se espera una demanda del orden de 8.000 pasajeros/hora en el sentido Norte-Sur, de estos aproximadamente 4.000 pasajeros hora/sentido toman el occidente a la altura de la calle 127, y de 4.000 pasajeros/hora en el sentido Sur-Norte.

La solución decidida para la Carrera 7 parte de la premisa de generar una intervención que atienda la demanda propia del corredor, es decir, aquella demanda que tiene origen o destino sobre la Carrera 7 y no puede ser trasladada a otro corredor. Al comparar la demanda del diseño inicial presentada en la Administración anterior y la propuesta definitiva se observa que se traslada la demanda de paso a otros corredores sin utilizar el corredor de la Séptima para descargar la Troncal Caracas. Por lo tanto, en las estimaciones de la demanda del nuevo diseño, no es preciso el tema de la conectividad de las actuales troncales de la Fase I y Fase II, por cuanto esta estimación no explica como se cumple con la justificación de los estudios previos de la licitación pública No. IDU-LP-SGI-003-2010 del IDU, donde indica que: *“Es esencial contar en este momento con una solución que alivie las condiciones operacionales de la Troncal Caracas, corredor que actualmente presenta niveles de congestión que deterioran la calidad del servicio de los usuarios del Sistema”*.

La siguiente tabla compara los datos de demanda del diseño inicial y la propuesta definitiva, detallando entre la demanda propia, demanda de paso y demanda Troncal Caracas. Se observa que la demanda de la propuesta definitiva solo atiende la demanda propia del corredor.

CUADRO No. 18
DEMANDA DE PASAJEROS HORA SENTIDO - HORA PICO

	SENTIDO	TRAMO CALLE 31 - CALLE 72			TRAMO CALLE 72 - CALLE 100			TRAMO CALLE 100 - CALLE 170		
		DEMAN DA PROPIA CORRE DOR	DEMA NDA PASO	DEMAND A TRONCAL CARACAS	DEMAN DA PROPIA CORRE DOR	DEMAND A PASO	DEMAN DA TRONCA L CARACA S	DEMANDA PROPIA CORRE DOR	DEMAND A PASO	DEMAN DA TRONCA L CARACA S
Diseño Inicial	Sur - Norte	11000	5000	5000	6000	3000	0	4000	0	0
Propuesta Definitiva		11000	0	0	6000	0	0	4000	0	0
Diseño Inicial	Norte - Sur	10000	5000	5000	3600	3000	0	8000	0	0
Propuesta Definitiva		10000	0	0	3600	0	0	8000	0	0

Fuente: Gerencia Transmilenio S.A.

Elaboró: Dirección Técnica de Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

Con las estimaciones de demanda realizadas para la estructuración del SITP donde se evaluó las alternativas de la Carrera 7 sin contemplar el efecto de demanda que se genera sobre este corredor a partir del 2018 por la presencia del metro en el borde orientado indican que la Carrera 7, se modeló sin considerar el efecto que tendrá con la entrada en operación de la Primera Línea del Metro – PLM, además, como lo informa Transmilenio S.A. considerando que existe error en la información de los validadores: *“Revisando los modelos y escenarios desarrollados por el consultor del estudio de la PLM, encontramos que para el escenario 2018 modelado con la matriz proyectada para este año que reconoce la presencia del metro, las cargas sobre la Carrera 7 llegan a 18.500 en el sentido sur-norte a la altura de la Calle 36 y 14.655 en el sentido norte – sur a la altura de la Calle 70, y no obedecen a los 24.600 pasajeros/hora/sentido a que se refieren los validadores, por lo cual creemos que hay un error en la fuente de información”*.

Según el Informe Adicional de la Universidad de los Andes – DNP en el caso de la capacidad de la troncal de la carrera séptima con la PLM las cargas máximas, como se observa en el siguiente cuadro, se reducirían en 13.600 pasajeros hora pico, es decir en un 55,28%, que comparadas con las presentadas por el consultor del estudio de la PLM y las cifras presentadas por Transmilenio S.A., se muestran diferencias que se deben conciliar entre los proyectos del SITP y el Metro, frente a la incertidumbre que se genera sobre la conveniencia de los diseños del tramo de la carrera 7 para atender la demanda de este corredor.

CUADRO NO. 19
CARGA MÁXIMA DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO

	CARGA MAXIMA DE PASAJEROS		DIFERENCIA	
	SIN METRO	CON METRO	PASAJEROS	%
Carrera Séptima	24.600	11.000	-13.600	-55,28%
Carrera Décima	32.700	45.600	12.900	39,45%
Av. Caracas (al norte de Cl.26)	29.400	22.100	-7.300	-24,83%
Av. Caracas (al sur de Cl.26)	47.100	38.700	-8.400	-17,83%
NQS (al norte de Cl. 6)	44.400	35.500	-8.900	-20,05%
NQS (al sur de Cl. 6)	47.000	44.800	-2.200	-4,68%
PLM		33.600		

Fuente: Informe Adicional Universidad de los Andes - DNP

Elaboración: Dirección Técnica de Movilidad Contraloría de Bogotá D.C.

3.2.1.4. Plan de ordenamiento territorial de Bogotá - Metro

En el proceso de definición de la Primera Línea del Metro realizados por Sener – TMB se adelantó un análisis de Validadores, conformado por un equipo técnico de las Universidades de los Andes y la Nacional contratados por el Gobierno Nacional. Los antecedentes del proceso es el siguiente:

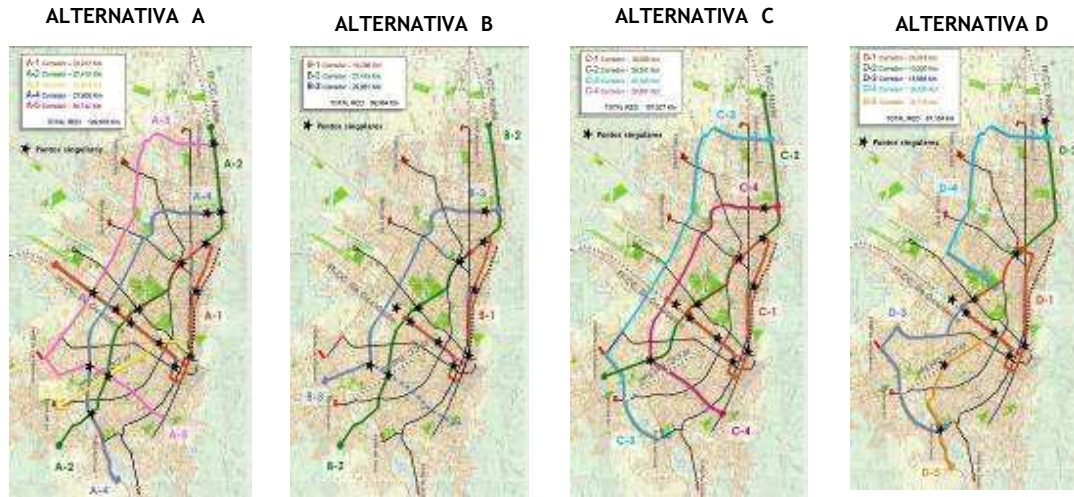
Primera etapa. La contratación del “Diseño Conceptual y la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Metro”. Arrancó el 19 de Marzo con la asistencia de la Alcaldía y los expertos del Banco Mundial, en Washington (E.U.), finalizando el 4 de noviembre de 2008, cuando se adjudicó al Consorcio integrado por Sener con TMB - Transporte Metropolitano de Barcelona, ALG - Advanced Logistic Group, INCOPLAN S.A. Colombia, Santander Investment Valores Colombia S.A. y GARRIGUES Abogados y Asesores Tributarios, por un valor de \$19.600 millones.

El Grupo Consultor planteó en los estudios que el trazado propuesto debía “incorporar la interconexión del Sistema Metro con TransMilenio y el Tren de Cercanías, bajo el sistema funcional y operativamente integrado que contempla el SITP”.¹⁶

En primer lugar se analizaron todos los posibles corredores “capaces de albergar una línea de transporte masivo (Metro, TransMilenio, autobuses o tranvía)”. Se plantearon **diez (10)** alternativas de RED, las cuales cumplían con los requisitos de un sistema masivo. De estas se seleccionaron **cuatro (4)**, alternativas A, B, C y D, las que mejor respondían a las necesidades de la población y de trazado y en las cuales se combinaron diferentes corredores para conformar las redes propuestas para el año horizonte 2038.

¹⁶ Producto 16: selección de la Red Metro del SITP, pág. 9

Alternativas seleccionadas:



Fuente: Producto 16 – Selección de la Red de Metro del SITP

El análisis dio como resultado que las mejores opciones eran la **Alternativa A** y la **Alternativa C**.

Este análisis concluyó que:

1. La **alternativa A** respondió muy bien a 4 de los 6 ejes evaluados: impacto territorial y urbano, demanda y oferta de transporte e impacto financiero.
2. La **alternativa C**, respondió a indicadores ambientales y socioeconómicos. Esto se debe a que la alternativa A tiene mayor afectación de zonas verdes por su mayor extensión de tipologías en superficie y viaducto (77 ha. en la A contra 29 ha. en la línea C), así como un mayor efecto barrera tanto visual como urbano (14.17 km. en superficie y 5.7 km. en viaducto más que en la C).
3. La **alternativa C** supuso el reasentamiento de sólo 147 personas, mientras que la **A** de 972.
4. En cuanto al impacto financiero, la **alternativa C** arrojó un valor de inversión de **65.949 millones de pesos por km.**, frente a los **84.058 millones de pesos por km. de la alternativa A.**

De los análisis realizados se concluyó **que la mejor alternativa es la A**, ya que: *“... cabe destacar que el costo tanto de reasentamiento como de generación de zonas verdes, las deficiencias más notables de la alternativa A, es inversamente proporcional al costo de construcción, debido a que la ejecución de un sistema metro subterráneo reduce el costo ambiental y socioeconómico pero incrementa el costo financiero. Por todo lo anterior el Grupo Consultor con la aceptación del Distrito propuso una nueva alternativa de red combinando los aspectos positivos*

de las alternativas A y C (Red Modificada), la cual finalmente se adaptó y fue seleccionada (Red Seleccionada)".¹⁷

Descripción general de la Red Seleccionada:



Fuente: Producto 16 – Selección de la Red de Metro del SITP

Descripción de la Red Seleccionada:

1. Compuesta por 4 corredores.
2. Longitud total: 99,985 Km.
3. 105 estaciones situadas a 600 y 800 metros de distancia.
4. Descripción de los corredores:

¹⁷ Producto 19: Resumen ejecutivo del proceso de selección de la Red de Metro y de la Primera Línea de Metro en el marco del SITP, pág. 30

CUADRO No. 20
DESCRIPCIÓN DE LA RED SELECCIONADA

CORREDOR	LONGITUD (KM)			ESTACIONES			
	SUPERFICIE	TUNEL	TOTAL	SUPERFICIE	TUNEL	VIADUCTO	TOTAL
LÍNEA ROJA	7,946	19,620	27,566	9	24	0	33
LÍNEA VERDE	17,700	7,420	25,120	20	9	1	30
LÍNEA AZUL		23,474	23,474		25		25
LÍNEA MORADA		23,826	23,826		25		25
TOTAL	25,646	74,340	99,986	29	83	1	113

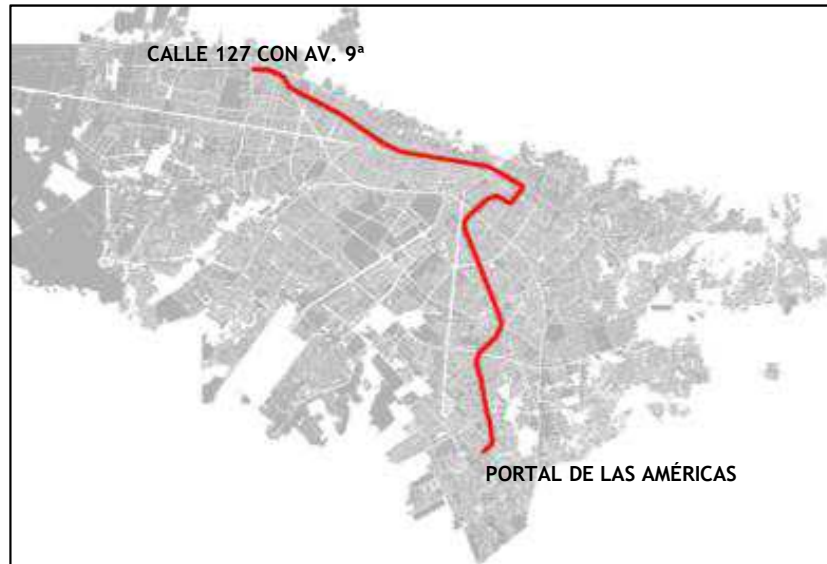
Fuente: Producto 16 – Selección de la Red del Metro del SITP, pág. 46

Una vez seleccionada la Red, el Consultor propuso 3 posibles líneas de metro de las cuales se elegiría la **PRIMERA LÍNEA DE METRO: Roja, Verde y Azul**. La Morada no se consideró ya que era la “*más alejada de la demanda para el año 2018*”.

Para cada una de las Líneas se hizo un diseño del posible trazado con el tipo de sistema constructivo más adecuado (superficie, túnel o viaducto), teniendo en cuenta la geología, topografía, existencia de servicios, dimensión del viario afectado y la edificación existente. Se revisó el Memorando de Entendimiento y se “*propusieron objetivos e indicadores que valoraran los textos del acuerdo*”.

A las tres posibles primeras líneas se le aplicaron los indicadores propuestos y estos permitieron establecer el orden en la construcción y así determinar cual era la primera de ellas. Este proceso dio como resultado la selección de la **LÍNEA ROJA** como la Primera Línea de Metro ya que respondió mejor a la mayoría de los indicadores. La **azul**, obtuvo mayor puntuación en la demanda y la **verde** en el eje financiero, pues los kilómetros a construir en superficie eran mayores que las demás.

MAPA No. 1



Fuente: Producto 17 – Priorización de líneas de red Metro del SITP, pág. 39

PRIMERA LÍNEA DEL METRO- longitud:
Longitud total: 27.566 km.
Longitud superficie: 7.946 km.
Longitud túnel: 19.620 km.
Número de estaciones: 28

CUADRO No. 21
PRIMERA LÍNEA DEL METRO

ESTACIÓN	UBICACIÓN
PORTAL DE LAS AMERICAS	
CASABLANCA	
VILLAVICENCIO	AV. CIUDAD DE VILLAVICENCIO
PALENQUE	AV. 1º DE MAYO
KENNEDY	AV. 1º DE MAYO
BOYACA	AV. 1º DE MAYO
1º DE MAYO	AV. 1º DE MAYO
AV. 68	AV. 1º DE MAYO
RIO FUCHA	AV. DEL FERROCARRIL DEL SUR
AV. CLL 6	AV. DEL FERROCARRIL DEL SUR
AV. CLL 13	AV. DEL FERROCARRIL DEL SUR
NQS	DIAGONAL 22A
PALOQUEMAO	DIAGONAL 22A
LA SABANA	CALLE 13
SAN VICTORINO	CARRERA 13
AV. CLL. 19 AV. LIMA	CARRERA 13
LA REBECA	CARRERA 13
AC. 34 PARQUE NACIONAL	CARRERA 13
AC. 42 GRAN COLOMBIA	CARRERA 13
MARLY	CARRERA 13
SANTO TOMAS	CARRERA 13
PLAZA DE LOURDES	CARRERA 11
AV72 CHILE	CARRERA 11
CLL.85	CARRERA 11
PARQUE 93	CARRERA 11
CLL 100	CARRERA 11
USAQUEN	AV. 9
CLL. 127	AV. 9

Fuente: Producto 20 – Planos de trazado de la PLM y su área de influencia
Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

En el proceso actual se había informado por el Gerente del Proyecto Metro el siguiente cronograma:

1. En mayo de 2010 saldría el documento Conpes
2. En julio debe estar listo el diseño básico de ingeniería
3. En febrero de 2001 la obra saldría a licitación
4. La adjudicación será en 2011
5. En el segundo semestre de ese 2011 terminarían las primeras obras (patios y talleres)

6. En 2016 el tren entraría en operación.

No obstante, a junio de este año, no ha salido el documento Conpes aprobado por parte del Gobierno Nacional, que respalde la continuación del proceso.

Lo anterior en fundamento a que el 5 de mayo de 2009, mediante el **memorando de entendimiento**, el Gobierno Nacional se comprometió a contratar un validador. Este memorando fue firmado por los Ministros de Hacienda y de Transporte, el Director del Departamento Nacional de Planeación, el Alcalde Mayor de Bogotá y el Gobernador de Cundinamarca. Su objetivo principal es el *desarrollo de las Estrategias de Movilidad para la Región Capital Bogotá-Cundinamarca*.

Dentro de este Memorando quedó explícito que:

“... las soluciones a la movilidad se circunscribirán en el marco de los siguientes principios rectores:

- Fortalecer la integración sostenible de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca, que promueva el desarrollo planificado de su suelo.*
- Beneficiar de manera prioritaria a la población más vulnerable.*
- Minimizar los impactos ambientales.*
- Propender por la sostenibilidad fiscal de los proyectos, garantizando los aportes de cada una de las partes firmantes.*
- Realizar una operación autosostenible, lo cual implica abstenerse de conceder subsidios a la operación.”¹⁸*

El 9 de junio de 2009, el Gobierno Nacional anunció que un equipo técnico de las Universidades Nacional y de los Andes eran los encargados de *“prestar las funciones de asesoría y acompañamiento a la Nación, con el fin de recomendar cómo se realizará la cofinanciación por parte del Gobierno nacional de los proyectos Tren de Cercanías, Metro, TransMilenio y Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que hacen parte del sistema de transporte público masivo de la Región Capital Bogotá – Cundinamarca.”¹⁹*

3.2.1.4.1. En relación con el tema Metro, se advierte que hasta tanto no se aclaren las observaciones de los validadores, en particular en lo relacionado con la demanda, no se deberían adelantar los estudios de ingeniería básica de detalle, que tendrían un costo aproximado de US\$ 30 millones sin incluir impuestos, que tal como se tiene previsto serían adjudicados en el mes de Julio de 2010.

En este punto los validadores hacen un estudio de los siguientes productos entregados por el Grupo Consultor:

¹⁸ Memorando de entendimiento Desarrollo de Estrategias de Movilidad para la Región Capital Bogotá - Cundinamarca, pág. 1

¹⁹ *Ibíd.*. 4

- Producto No. 2. Nuevo Modelo de Transporte Validado y Calibrado
- Producto No. 3. Matrices de Viaje
- Producto No. 4. Escenarios Actual y Futuro
- Producto No. 12. Evaluación Ex-Post de Experiencias Proyecto Metro. Análisis de Experiencias Metro y Lecciones Aprendidas
- Producto No. 13. Documento Técnico - Económico de Tecnologías
- Producto No. 14. Metodología de Evaluación de las Alternativas de la Red Metro Del SITP
- Producto No. 15. Evaluación de las Alternativas de la Red Metro del SITP
- Producto No. 16. Selección de la Red de Metro del SITP
- Producto No. 17. Priorización de las Líneas de la Red Metro del SITP
- Producto No. 18. Banco de Datos EMME para Evaluación de Alternativas de Red y Primera Línea de Metro
- Producto No. 19. Resumen Ejecutivo del Proceso de Selección de la Red de Metro y de la Primera Línea de Metro

Las conclusiones más importantes de acuerdo con el análisis realizado de cada uno de los Productos son:

**CUADRO No. 22
ANÁLISIS VALIDADORES**

UNIVERSIDAD NACIONAL	UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
<p>1. DEMANDA. La metodología utilizada para definirla tiene falencias que deben ser subsanadas para mejorar la calidad de los estudios.</p> <p>2. SITP. Es muy importante que el estudio del Metro esté enmarcado dentro del estudio del SITP. Si no hay claridad sobre el trazado final del Tren de Cercanías y sobre las zonas definitivas del SITP, los análisis de los flujos y del movimiento de pasajeros son aproximados.</p> <p>3. MOTOS. No fueron incluidas en el modelo de transporte, por lo tanto genera una falta de seguridad en la estimación de la oferta y demanda de transporte</p> <p>4. Falta de claridad en la integración del proyecto con el POT.</p> <p>5. El modelo de crecimiento urbano propuesto debe ser avalado por la Administración.</p> <p>6. No existe una evaluación comparativa entre las diferentes experiencias internacionales de Metro.</p>	<p>1. DEMANDA. Se observan incongruencias en la demanda estimada de la PLM. En los informes se reportan valores distintos, llegando a una variación máxima de la demanda diaria cercana al 14% y una variación de la demanda anual del 19%. Para los validadores <i>“estas variaciones resultan inquietantes dadas las implicaciones que puede llegar a tener en la evaluación financiera del SITP y de la PLM”</i>. Por lo tanto, <i>“es necesario que se haga tanto el diseño operacional como la estructuración tarifaria con base en los mismos números”</i>. (Informe Adicional A, pág. 27)</p> <p>2. MODELO DE DEMANDA. <i>“el consultor no explica la metodología utilizada para pasar de demanda diaria a demanda anual, simplemente presenta los resultados aparentemente calculados con un factor de expansión cuyo cálculo no se reporta”</i>. Es muy importante que <i>“el consultor haga un análisis robusto sobre cómo se comporta la demanda de transporte público durante el año con el fin de obtener el factor de expansión día – año más confiable. Pequeñas variaciones en este factor pueden generar cambios de varios millones en la demanda anual”</i> (Informe Adicional A, pág. 34).</p> <p>3. DEMANDA. En los análisis sobre los datos proporcionados, los validadores concluyen que: <i>“es usual</i></p>

UNIVERSIDAD NACIONAL	UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
<p>7. Los aspectos geológicos y geotécnicos están desarrollados de manera superficial.</p> <p>8. ANÁLISIS DE TECNOLOGÍAS. Debe ser aclarado si las tecnologías analizadas son compatibles en la integración modal con el Tren de Cercanías, el TPC y TransMilenio. La evaluación financiera es realizada de manera muy superficial, no es claro el origen de los recursos ni las cantidades para las cuales fueron calculados.</p> <p>9. IMPACTO AMBIENTAL. Deben integrarse los aspectos ambientales y urbanísticos en los indicadores utilizados y así evaluar el impacto ambiental del Proyecto. Así mismo, debe realizarse un análisis de los beneficios ambientales de este sistema. En este punto los validadores señalan que <i>“presentan una escasa prospección ambiental, perdiendo la oportunidad de implementar un proyecto que represente un hito en el desarrollo sostenible de la ciudad”</i>.</p> <p>10. EVALUACIÓN MULTICRITERIO. Tiene falencias, pues se privilegian unas variables sobre otras, como por ejemplo las redes de mayor extensión. Por lo tanto, <i>“el impacto financiero pierde importancia, el eje financiero no es un determinante en la escogencia de la red”</i>.</p> <p>11. Proponen que se utilicen otros <i>“instrumentos de validación más complejos, que involucren ponderaciones costo/beneficio menos sensibles a pequeños cambios”</i></p> <p>12. A la Red Seleccionada es necesario aplicarle la evaluación multicriterio con el fin de demostrar que es la más acertada.</p> <p>13. No se hace referencia al análisis de sensibilidad sobre el valor de los indicadores mismos.</p> <p>14. Es importante conocer si la Administración cuenta con los recursos para proyectos como futuros en movilidad, espacio público, acueducto y alcantarillado, ya que deben ser priorizados.</p> <p>15. Para cada una de las líneas de la Red Seleccionada es necesario conocer <i>“la captación directa sobre el corredor y las correspondientes transferencias con el sistema TransMilenio, con el Tren de Cercanías y con el Transporte Público Colectivo”</i></p> <p>16. TRANSMILENIO. Es muy importante analizar el</p>	<p><i>que en los proyectos de metros se sobreestime la demanda de viajes. La consecuencia es por una parte un sobredimensionamiento del proyecto y por otra parte una sobreestimación de los ingresos y del impacto de los proyectos de metro, generando en su sostenibilidad financiera”</i>.</p> <p>4. TREN. El estudio incluyó 2 escenarios: uno sin Tren de Cercanías y otro en el que el Tren sólo llega hasta la calle 192. Se pudo concluir que es muy importante que se conecten en la calle 127, ya que la demanda de la PLM depende del Tren. La mayor parte de los pasajeros del Tren de Cercanías se suben en su recorrido entre la calle 192 y la 127, lo que genera una interrogante sobre <i>“la conveniencia de estos trasbordos y de la idoneidad del trazado propuesto para la PLM”</i>. (Informe Adicional A, pág. 33)</p> <p>5. CONFORT. Cuestionan el diseño de la encuesta que mide esta variable pues los resultados <i>“arrojaron una penalidad de cero para el metro, a pesar de que el diseño operacional implica ocupaciones de los vehículos bastante elevadas, incómodas y similares a las de otros modos de transporte masivo que sí recibieron penalidades”</i>. Esto permite sobreestimar la demanda de la Primera Línea al <i>“volverla una opción artificialmente más atractiva de lo que en realidad es”</i>. (Informe Adicional A, pág. 34).</p> <p>6. CARRERA 7ª. Con la propuesta de la Administración (TransMilenio), los Consultores plantean que, <i>“es necesaria una solución más robusta, principalmente una que incluya carriles de sobrepaso”</i>. Pero si es construida una troncal así, <i>“una gran parte de los usuarios de TransMilenio de la carrera décima, no harían trasbordo a la PLM, sino que continuarían por la carrera 7ª sin necesidad de trasbordar. Adicionalmente, otro número importante de usuarios no se pasarían de la carrera 7ª a la PLM. Esto afectaría de forma importante la demanda futura de la PLM”</i>. (Informe Adicional A, pág. 35)</p> <p>7. “La carga máxima de la PLM es inferior a la de los corredores de TransMilenio de la NQS, Avenida Caracas y Carrera décima. Así mismo, está en el rango inferior de carga de pasajeros sugerida por la literatura para sistemas tipo metro. Y todo esto con la demanda del estudio que se considera sobreestimada”.(Tabla No.1)</p> <p>8. Según la información recopilada por los validadores en relación con la carga máxima en la red, se tiene que <i>“la carga de la PLM obtenida por el modelo estaría por debajo del mínimo que justificaría un sistema tipo metro”</i> (Tabla No. 2)</p> <p>9. AV. BOYACÁ. Dentro de las líneas analizadas para escoger la PLM, se encuentra que: la Línea por la Boyacá transportaría 33% más de pasajeros que la línea</p>

UNIVERSIDAD NACIONAL	UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
<p>sistema con las troncales proyectadas al año 2018, esto permitiría <u>“evaluar los beneficios reales de tener una línea de metro versus otros posibles modos de transporte masivo y su efectividad frente al problema de movilidad de la ciudad”</u>.</p> <p>17. Algunos documentos presentados no tienen relación entre sí y las conclusiones de unos no son tenidas en cuenta en los siguientes productos.</p>	<p>seleccionada, los ahorros en tiempo de viaje serían 1.5 veces mayor y el IPK (pasajeros/vehículo-kilómetro) 1.4 veces mayor.</p> <p>10. En los productos entregados hasta el análisis realizado por los validadores no se incluye un “análisis de riesgo sobre los aspectos de la demanda”.</p> <p>11. Se ignora en el modelo de demanda el crecimiento de las motocicletas, no incluye la estimación de las personas de estratos 3 y 4 que no tienen carro pero que tienen la posibilidad de utilizar un taxi. Tampoco se utiliza en el modelo las proyecciones del uso del vehículo particular ni se proponen medidas de restricción. Esto da como consecuencia una sobreestimación en la demanda.</p> <p>12. Las bajas penalizaciones a los trasbordos utilizadas en el modelo, llevan a que se sobreestimen los trasbordos.</p> <p>13. En el escenario sin Tren de Cercanías, la demanda de la PLM cae en un 14%.</p>

Fuente: Informes Validadores

Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

En diciembre 2009 los validadores en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación realizaron los siguientes comentarios:

1. El modelo sobreestima la demanda futura en transporte, porque asume que el uso del vehículo particular disminuirá en un 66%, no se contemplan los viajes realizados en taxi, el número de usuarios no varía según la calidad de la red, el modelo de distribución no es sensible al mejoramiento de la red.
2. En la primera línea presentada, la cual arrancaba en la calle 100, el costo del trasbordo es muy alto, ya que el tren de cercanías que aportaría cerca de 11.000 pasajeros en la hora pico sólo llegaría hasta la calle 127 y se tendría que pensar en una solución para que este trasbordo se realizara.
3. Es necesario conocer el diseño operacional del trasbordo de TransMilenio hacia la PLM en la calle 26.
4. No se cuenta con un modelo de hora valle.
5. Se debería tratar con una sola matriz de transporte que incluya el transporte público y privado.
6. Es importante contar con un análisis costo/beneficio de las alternativas de la PLM que se pretenden implementar.
7. No se ponderan las variables en la evaluación multicriterio.
8. Se compararon redes con longitudes muy diferentes.
9. A la PLM seleccionada no se le realizó la evaluación multicriterio.
10. No es claro como se articula el modelo de demanda.

11. No es claro con que esquema operacional ni con cual demanda estimada fue tenido en cuenta el corredor de la 7ª con TransMilenio para el modelo de la PLM.

Durante los días 3, 5 y 8 de marzo se realizaron reuniones entre el Distrito, el Grupo Consultor, los validadores, el Departamento Nacional de Planeación, funcionarios del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial. En estas reuniones, se acordó que el Distrito y el Grupo Consultor desarrollarían unas actividades para que los validadores pudieran continuar con el análisis:

1. En cuanto a la selección de la Red, de la PLM y la metodología: Aclarar los criterios de selección de la red y aplicarle la evaluación multicriterio con el fin de establecer su puntuación, realizar un análisis de costo/beneficio y estimar el costo generalizado de viaje en cada una de las líneas que conforman la red A.
2. Análisis de la tarifa: variar la demanda y el reparto modal en el análisis de sensibilidad con el fin de establecer la afectación de la tarifa, **revisar el concepto de tarifa técnica que se define en el SITP y compararlo con el que utiliza el Consultor y adoptar lo estipulado en el SITP**, realizar un análisis de subsidios cruzados operacionales por modo y ampliar el periodo de modelación de 5 años.
3. En el análisis de la demanda: incluir en el modelo el incremento de las motos, los viajes en taxi, los efectos de una política de restricción al uso del vehículo particular y la captación con la variable Confort. Revisar la aplicación de la variable Confort y de los trasbordos, presentar los perfiles de carga para cada una de las líneas de la Red A y para cada uno de los corredores de TransMilenio con y sin la PLM.

De lo anterior el Proyecto Metro informó a esta Contraloría lo siguiente:

Frente a la información de que el trazado de la Línea del Metro iría desde el Portal de las Américas hasta la calle 100 con carrera 11 y después que iría hasta la calle 127 con carrera 11 y de que en algunos productos se contempla el trazado inicial y en otros con la extensión hasta la calle 127.

La Administración afirma que el trazado depende del Presupuesto, es decir de los aportes de la Nación y del Distrito. Con ese presupuesto sólo alcanza para construir hasta la calle 100. Pero se han contemplado otras fuentes, como los desarrollos inmobiliarios y el cambio de norma en algunos sectores.

No obstante a las observaciones de los validadores y de la aprobación del CONPES se afirma por la gerencia del Metro que la siguiente etapa Ingeniería Básica no depende de estos, al contrario el resultado es otro soporte técnico para la aprobación del CONPES, pero no se va a utilizar para su aprobación. Las

fechas que se han anunciado se deben a que este Gobierno ya se termina y si no lo deja aprobado, es muy probable que el próximo Gobierno se tome su tiempo para analizar los estudios y así termine alargándose el proceso.

El Proyecto del Metro de Bogotá, se encuentra así:

1. La Administración en cabeza del Gerente del Proyecto Metro entregó la información adicional que solicitaron los Validadores la cual está siendo analizada con Planeación Nacional. Así mismo, se espera un análisis de los nuevos resultados que permitan la aprobación del documento CONPES.
2. Ya se tienen seleccionados los integrantes de la lista corta para los ESTUDIOS DE INGENIERÍA BÁSICA DE DETALLE PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO, adjudicación que se hará en el mes de julio de este año.

Después de estudiados los análisis realizados por los Validadores a los Productos presentados por el Grupo Consultor y del estado actual del proceso, se puede concluir que:

1. Hasta que las inquietudes de los miembros del equipo Validador no sean resueltas y sus resultados incluidos dentro de los cálculos realizados (si estos lo ameritan) y se disponga del documento Conpes, **no se deben invertir los U\$ 25 millones en la Consultoría de los ESTUDIOS DE INGENIERÍA BÁSICA DE DETALLE PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO**, la cual será adjudicada en el mes de julio de este año y cuyo objeto será elaborar borradores de planos y realizar perforaciones cada 40 metros a lo largo del trazado propuesto para determinar la calidad del suelo.
2. La Administración Distrital debe aclarar en que estado se encuentra el CONPES, ya que se han hecho anuncios donde se informan fechas diferentes para su aprobación.

3.2.2. Evaluación Balance Social

El análisis que se presenta a continuación es el resultado de la evaluación del informe de Balance Social 2009 presentado por TRANSMILENIO S.A., donde se verificó la información rendida por la entidad en cuanto a que cumpliera con lo señalado en la metodología diseñada por la Contraloría de Bogotá, así mismo se examinaron los resultados sociales en cumplimiento de las políticas publicas establecidas para la solución de la problemática identificada.

3.2.2.1. Reconstrucción del problema social.

A pesar de que la identificación del problema *“Ausencia en la ciudad de Bogota, de un sistema de transporte público urbano, que atienda la alta demanda de viajes diarios en transporte*



público, con altos niveles de eficiencia operacional”, cumple con los parámetros establecidos por la Contraloría de Bogotá, es conveniente vincularlos con los proyectos inscritos en el Plan de Desarrollo que están encaminados a atender y mejorar el sistema de TRANSMILENIO.

Se observa que la identificación de las causas y efectos del problema planteado son las mismas que han formado parte de los últimos informes de Balance Social presentados por la entidad, lo que nos demuestra que el avance en movilidad en la ciudad ha sido casi nulo en las últimas vigencias, así mismo las cifras se encuentran desactualizadas (año 2007). No obstante en el informe se hace un diagnóstico acertado de las causas que ocasionan problemas de movilidad en la ciudad, sin embargo en este análisis no se hace referencia a las causas y efectos producto de la operación diaria del sistema de Transmilenio, en especial lo relacionado con sobre cupo, la seguridad y las frecuencias.

Con respecto a la focalización, la entidad no plasmó un criterio definido de la población o sitio geográfico afectado por el problema social planteado, lo que no permite realizar una medición de los resultados de las acciones implementadas.

3.2.2.2. Instrumentos operativos para la atención de los problemas sociales.

En este punto se analiza lo referente a los programas, proyectos o acciones formuladas para atender el problema social planteado, por lo tanto la evaluación se realizó tanto a nivel de administración como a nivel de la entidad.

En el informe de Balance Social se identificaron en forma acertada la ubicación del problema social en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial y su desarrollo a través del Plan de Desarrollo Distrital *“Bogotá Positiva, para vivir mejor. 2008-2012”*, así mismo se menciona como mediante la expedición del Decreto Distrital 319 de 2006 *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”*, se asigna a TRANSMILENIO S.A. como gestor del transporte masivo la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP.

A nivel de entidad se comparó lo reportado por TRANSMILENIO S.A. con lo establecido en las fichas EBI, encontrando que es la misma información, sin embargo nuevamente se observa en la formulación de las metas establecidas para el cumplimiento de los proyectos inscritos en el Plan de Desarrollo que éstas se encaminan a atender las problemáticas presentadas en el sistema de TransMilenio y ninguna se enfoca a atender el problema social identificado, *“Ausencia en la ciudad de Bogotá, de un sistema de transporte público urbano, que atienda la alta demanda de viajes diarios en transporte público, con altos niveles de eficiencia operacional”*.

En relación al punto “Población o unidades de focalización objeto de atención”, no se establecieron ninguno de los criterios de focalización de una población como son: ubicación geográfica, población, estratificación etc., no obstante la entidad planteo una unidad de medida que está acorde con los lineamientos impartidos por la Contraloría de Bogotá, para realizar una adecuada evaluación se hace necesario en el informe de Balance Social identificar y tomar en cuenta la población que sería beneficiada con un eficiente sistema de transporte público.

En este punto es conveniente indicar que Transmilenio S.A. cuenta con suficiente información y estadísticas para realizar este análisis enfocado a población y no con viajes diarios en transporte público, de esta forma permite obtener unos resultados más significativos en la solución de la problemática planteada.

3.2.2.3. Resultados en la transformación de los problemas.

Este componente hace referencia a los resultados y logros efectivos en la transformación del problema. Para el cumplimiento de la política pública de movilidad, la entidad ejecuto el presupuesto asignado a los proyectos 7251 “Gestión de Infraestructura del transporte público”, 7223 “Operación y control del sistema de transporte” y 7266 “Capacitación sistema Transmilenio”, logrando una eficaz ejecución del 98,86% por valor de \$1.031.087,86 millones

En el cuadro siguiente se observa el nivel de cumplimiento de las metas programadas en la ejecución de los proyectos inscritos para atender la problemática de movilidad del sistema de TransMilenio, alcanzando un porcentaje promedio de ejecución del 103,82%.

CUADRO No. 23
CUMPLIMIENTO DE METAS

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO	% EJECUCION
7223 OPERACION Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE			
Movilizar 30 por ciento de los viajes en transporte público en el sistema de transporte masivo TRANSMILENIO	28	28	100
Controlar 1580 vehículos Troncales y Alimentadores para la operación del Sistema TRANSMILENIO	1.580	1.638	103.67
Operar 139 estaciones del Sistema de Transporte Masivo TRANSMILENIO	114	114	100
Operar 9 troncales del Sistema de Transporte Masivo TRANSMILENIO	7	7	100
Reducir 227268 toneladas de gases de efecto invernadero (CO2eq) por año por la operación del Sistema de Transporte Masivo	227.268	233.099	102.56
Realizar 300 auditorías de seguridad operacional y física al Sistema TRANSMILENIO	60	60	100
7251 GESTION DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PUBLICO			
Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la construcción de las troncales	100	98,21	98,21

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO	% EJECUCION
Carrera 10 y Calle 26			
Mejorar y mantener el 100 por ciento de la infraestructura actual del Sistema TRANSMILENIO	100	100	100
7266 CAPACITACIÓN SISTEMA TRANSMILENIO			
Capacitar 6000 usuarios actuales y/o potenciales en el uso adecuado del Sistema TRANSMILENIO y las normas básicas de convivencia a seguir al desarrollar la actividad de transportarse	1980	1983	100.15
Informar a 3000000 usuarios actuales y/o potenciales al año sobre el uso adecuado del Sistema TRANSMILENIO, las normas básicas de convivencia y las novedades operacionales del Sistema TRANSMILENIO	3.000.000	4397.120	146.57
Realizar 480 reuniones con la comunidad para identificar acciones de mejora en lo relacionado con la operación del Sistema y la implantación de la fase III	250	256	102.40
Reducir en 2 días los tiempos promedio de atención de requerimientos a través los diferentes canales dispuestos por la Entidad	1	1	100
Realizar 20 campañas de sensibilización sobre las normas de uso del Sistema TRANSMILENIO	10	10	100
Realizar 80 actividades culturales y lúdicas con el fin de reforzar el conocimiento sobre las normas básicas del Manual del Usuario, el buen uso del Sistema y el reposicionamiento de la imagen	24	24	100
PORCENTAJE PROMEDIO DE CUMPLIMIENTO			103,82

Fuente: Informe de Balance Social – Plan de Acción.

Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

No obstante el cumplimiento de metas, se puede observar que la meta “Ejecutar anualmente el 100 por ciento de los recursos para la construcción de las troncales Carrera 10 y Calle 26”, correspondiente al proyecto 7251 que es el mas significativo en cuanto a asignación de recursos, presento un cumplimiento de metas del 98.21%, porcentaje éste que al observar el estado actual de las obras de la Fase III de Transmilenio y la futura adición de recursos por un valor aproximado de \$500.000 millones, no representa una realidad en cuanto al cumplimiento de cronogramas lo que afecta en forma directa la movilidad de la ciudad y a los usuarios del sistema de transporte publico generando posibles demoras en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, al no contar con la infraestructura requerida.

Para la medición de estas metas programadas se establecieron los respectivos indicadores, los cuales permitieron hacer un seguimiento a las variables que intervinieron en el cumplimiento de las mismas, sin embargo se presentaron limitaciones en la ejecución de los proyectos concluyendo que se presenta incertidumbre en la consolidación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, cronogramas para la entrada de la Fase III y mecanismos de financiación para futuras troncales del sistema.



La entidad realizó durante el 2009 un monitoreo permanente al sistema, arrojando resultados que se ubican dentro de un rango aceptable, en donde se midieron: satisfacción en venta de tarjetas, reducción de niveles de accidentalidad y respuesta a las quejas formuladas por los usuarios.

3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES

3.3.1. Alcance

Para realizar la evaluación de los Estados Contables, de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S. A., se seleccionó muestra correspondiente a las cuentas de: Efectivo, Inversiones, Deudores, Depósitos Entregados, Propiedades, Planta y Equipo, Cuentas por pagar, Ingresos y Gastos.

La evaluación de los Estados Contables, con corte a 31 de diciembre de 2009, 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 realizar las diferentes verificaciones de los Estados Contables, se efectuaron pruebas de cumplimiento y sustantivas, mediante la revisión documental, entrevistas, cuestionarios, inspección y confrontación de saldos, entre otros. Se seleccionaron las cuentas de mayor representatividad y se encaminó a los procesos de mayor incidencia e impacto en las actividades que adelanta la Empresa de Transportes de Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A.

Como resultado de la auditoría practicada, a los Estados Contables vigencia 2009, se presenta el siguiente resultado:

3.3.2. Activos

Los activos a diciembre de 2009 ascienden a \$1.171.000.2 millones, con una distribución entre Activo Corriente en cuantía de \$163.446.6 millones y Activo No Corriente por valor de \$1.007.553.6 millones, correspondiendo al Efectivo, en el Activo Corriente, y a los Depósitos en Fideicomiso, en el Activo No corriente, la mayor variación, respectivamente. De la misma manera se determina el Efectivo en Instituciones Financieras por valor de \$133.717.8 millones como el de mayor representatividad en el activo corriente, con el 81.81%.

3.3.2.1. Activo corriente

El Activo Corriente de la empresa, que asciende a \$163.446.6 millones, representa el 13.96% del total del activo y se encuentra distribuido así: Efectivo \$133.717.8 millones equivalente al 11.42 %, Inversiones \$16.779.4 millones el 1.43%,



Deudores con el 1.10% en cuantía de \$12.907.9 millones y Otros Activos Diferidos por \$41.4 millones.

3.3.2.2. Efectivo:

Se tienen cinco (5) cuentas corrientes y cinco (5) cuentas de ahorros, que a 31 diciembre de 2009, presentaban un saldo real de tesorería por valor de \$133.717.8 millones. Se cruzaron los registros contables con los saldos de tesorería sin presentar diferencias.

3.3.2.3. Inversiones

Los derechos representados en inversiones en CDT Y TES, a diciembre 31 de 2009 muestran saldo que asciende a \$16.779.387 millones. Se verificaron selectivamente los rendimientos financieros y se cruzaron los registros contables con los saldos de tesorería sin presentar diferencias.

3.3.2.4. Deudores

La cuenta Deudores representa el 7.12% del total del activo por un valor de \$83.397.2 millones.

En la cuenta Otros Deudores su mayor valor esta representado, al cierre de la vigencia 2009, en Otras Cuentas por Cobrar por valor de \$9.992.3 millones que equivalen al 77.41% de esta cuenta, correspondiente al diferencial por egresos del fondo de Contingencias para cubrir el desfase de mayor valor de la tarifa técnica frente a la tarifa usuario.

3.3.2.5. Activo no corriente

Presenta un valor de \$1.007.553.6 millones, que representa el 86.04% del total del activo distribuidos así: Inversiones por valor de \$1.349.6 millones, Deudores por valor de \$70.489.3 millones, Propiedad Planta y Equipo con un valor de \$2.378.3 millones, Bienes de Beneficio y Uso Publico e Histórico \$665.271.9 millones y Otros Activos por valor de \$268.064.6 millones.

En la cuenta Otros Activos del Activo no Corriente su mayor valor esta representada en Derechos en Fideicomiso por valor de \$265.320.6 millones que equivalen al 22.66% del total del activo, correspondiente a recursos disponibles, como producto de flujos de vigencias futuras. Esta cuenta no presenta ninguna observación.

3.3.3. Pasivo



Los pasivos corrientes de la entidad ascienden a \$8.091.6 millones, que corresponde al 0.69% del total del pasivo. Conformado por las Cuentas por Pagar que ascienden a \$3.491.3 millones, Las Obligaciones Laborales y de Seguridad Social por valor de \$1.512.7 millones, con Pasivos Estimados por \$2.830.5 millones y Otros Pasivos por valor de \$257.2 millones.

El Pasivo no Corriente de la entidad asciende a \$954.062.0 millones, que corresponde al 81.47% del total del pasivo, conformado por la cuenta Acreedora con Publimilenio por el fallo desfavorable por valor de \$1.404.2 millones y los Ingresos Recibidos por Anticipado que ascienden a \$952.657.8 millones que correspondes al 81.35% del total del pasivo, producto de los ingresos recibidos de los inversionistas en la titularización de los compromisos de los flujos futuros de la Nación al Distrito.

Dado que Transmilenio S.A., solicitó: “Autorización para suscribir una operación de crédito publico de corto plazo para sustituir temporalmente los recursos del Programa de Emisión y Colocación de la Titularización de las Vigencias Futuras No comprometidas del Convenio Nación Distrito, con el propósito de financiar la tercera fase de la infraestructura del Sistema Transmilenio.”, al Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal - CONFIS el 12 diciembre de 2008, mediante oficio No 2008EE7698 y fue autorizado mediante sesión No 17 del 16 de Diciembre de 2008, según oficio No 2-2008-41547 del 17/12/2008.

3.3.4. Patrimonio institucional

El patrimonio institucional a 31 de diciembre de 2009, asciende a \$208.846.5 millones, como se muestra en el siguiente cuadro

**CUADRO No. 24
PATRIMONIO INSTITUCIONAL**

Millones de \$	
CUENTA	VALOR
CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO	10.306.9
CAPITAL FISCAL	0
RESERVAS	47.926.3
RESULTADO DE EJERCICIOS ANTERIORES	0
RESULTADO DEL EJERCICIO	3.720.9
SUPERÁVIT POR DONACION	109.7
PATRIMONIO INSTITUCIONAL INCORPORADO	57.0
RECURSOS DE COFINANCIACION	146.725.7
TOTAL	208.846.5

Fuente: Estados contables de Transmilenio 31/12/09

Elaboró: Dirección de Movilidad. Contraloría Bogotá

Se puede evidenciar que, al cierre de la vigencia 2009, la participación accionaria es del 100% de entidades del Distrito Capital en la Empresa de Transporte del



Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., de acuerdo con la distribución que se refleja en el cuadro que a continuación se presenta.. El valor intrínseco por acción es de \$20.8 millones.

**CUADRO No. 25
SOCIOS DE TRANSMILENIO**

ENTIDAD	NUMERO DE ACCIONES	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
UNIDAD ADMTVA. DE REHABILITACIÓN Y MTTO.VIAL	333	3,33%
IDU	997	9,96%
INSTITUTO DISTRITAL DE TURISMO	335	3,34%
DISTRITO CAPITAL	7016	70,05%
METROVIVIENDA	334	3,33%
FONDO DE PREV. Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	333	3,33%
INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL	333	3,33%
FONDO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE BOGOTÁ	334	3,33%
TOTAL ACCIONES	10.015	100,00%

Fuente: Información reportada por Transmilenio 31/12/09
Elaboró: Dirección de Movilidad. Contraloría Bogotá

3.3.4.1. Hallazgo Administrativo por el Registro de Diferencial Tarifario en la Cuenta 3265 - Recursos de Cofinanciación.

En la cuenta 3265, identificado en la Clase 3. Patrimonio, Grupo 32. Patrimonio Institucional, Cuenta 3265 Recursos de Cofinanciación, se estableció una partida que asciende a \$146.725.7 millones, en la cual se incluye un valor de \$35.000 millones correspondiente a los Traslados, por Transferencias de la Administración Central, con destino al Fondo de Contingencia para atender el diferencial tarifario negativo originado entre la Tarifa Técnica y la Tarifa Usuario.

Con el anterior registro se establece incumplimiento de lo previsto en la Resolución 354 del 5 de Septiembre de 2007, Plan General de Contabilidad Pública, Descripciones y dinámicas, para la Cuenta 3265 se presenta únicamente la posibilidad de afectación a continuación identificada: “SE DEBITA CON: 1. La cancelación definitiva de las cuentas de patrimonio” y “SE ACREDITA CON: 1. El valor de los recursos de recibidos por concepto de cofinanciación que constituye fortalecimiento patrimonial”, de la misma manera en su Descripción se evidencia: “Representa el valor de los recursos provenientes de la cofinanciación recibida de la Nación, departamentos, distritos y/o municipios, que se constituye en fortalecimiento patrimonial de la entidad beneficiaria sin que sea considerado como aporte de capital. –La contrapartida corresponde a las subcuentas del grupo 22- Operaciones de Crédito Público y Financiamiento con Banca Central, o la subcuenta que registre el concepto en el cual se participa en la cofinanciación.”

Analizada la consulta expedida por la Contaduría General de la Nación – concepto 2008-121033 de noviembre 14 de 2008, en lo referente a Cofinanciación Sistema Trasmilenio, se evidencia que “Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo



caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros”.

De otra parte la Carta Circular No. 004 del 26 de Diciembre de 2008, expedida por el Contador General de Bogotá D.C., en cuyo asunto se identifica: *“Procedimiento para el cumplimiento de los establecido por la Contaduría General de la Nación mediante concepto 2008-121033 de noviembre 14 de 2008”*, para el caso que nos ocupa de Recursos para Fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio encaminado a asumir el diferencial tarifario prevé en los registros a cargo de Transmilenio S.A.:

“Una vez se reciba confirmación de los tramites administrativos y presupuestales adelantados por Secretaría Distrital de Hacienda para el giro de los recursos que deba entregar la Administración Central del Distrito Capital, se deberán registrar los derechos respectivos en la Subcuenta 141314- Otras transferencias de la cuenta 1413 TRANSFERENCIAS POR COBRAR, acreditando la subcuenta 326503 Municipio de la cuenta 3265 –RECURSOS DE COFINANCIACIÓN.

Igualmente, siguiendo la misma instrucción cuando la transacción corresponda a recursos para fortalecer el Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio, se deberán registrar los derechos respectivos en la Subcuenta 141314- Otras transferencias de la Cuenta 1413 TRANSFERENCIAS POR COBRAR, acreditando la subcuenta 326503 – Municipio de la cuente 3265 - RECURSOS DE COFINANCIACIÓN.

Circular anterior que, en lo anteriormente plasmado, no guarda estricta relación con el concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, como quiera que éste se encuentra encaminado a reglamentar el registro de: *..” obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros”...*

3.3.5. Ingresos operacionales

Transmilenio S.A. obtuvo ingresos por venta de servicios por valor de \$47.142.2 millones, que comparado con la vigencia anterior muestra incremento de \$5.846.3 millones equivalente al 14.16%.

De la misma manera se efectuó seguimiento a los ingresos recibidos durante la vigencia 2009 por concepto de la participación de Transmilenio S.A., en el sistema. Que comparado con la vigencia anterior reflejan un aumento del 18.17% que asciende a \$7.006.6 millones.

3.3.6. Gastos operacionales

Ascendieron a un total de \$43.296.2 millones, distribuidos así: En administración \$10.079.4 millones; de operación \$28.789.5 millones, destacándose dentro de estos los gastos generales por valor de \$21.633.1 millones, que representan el 75.14% del total de los gastos de operación.

CUADRO No. 26 RESUMEN ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL

DETALLE	Millones de pesos VALOR
INGRESOS OPERACIONALES	47.142.2
GASTOS OPERACIONALES	43.296.2
EXCEDENTES O DEFICIT OPERACIONAL	3.846.0
OTROS INGRESOS	4.063.7
OTROS GASTOS	4.188.9
EXCEDENTES DEL EJERCICIO	3.720.8

Fuente: Estados contables de Transmilenio 31/12/09
Elaboró: Dirección de Movilidad. Contraloría Bogotá

3.3.7. Evaluación al sistema de control interno contable.

La evaluación del Sistema de Control Interno Contable de la Empresa de Transportes del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., se realizó de conformidad con la Ley 87 de 1993, Ley 42 de 1993, Ley 734 de 2002 Artículo 34, numeral 31, artículo 8, Decreto 2145 de 1999, Decreto 1599 del 20 de mayo de 2005, Decreto 2913 de 2007 y Resolución 357 de 2008, expedidas por la Contaduría General de la Nación.

3.3.8. Identificación de las fuentes de información

La fuente de información de la entidad está constituida por los Estados Contables, los informes presupuestales, los balances de prueba, los extractos bancarios, los comprobantes de contabilidad, los comprobantes de ingresos y egresos, las nóminas generales, los informes de los ingresos de la operación del sistema y las órdenes de pago.

3.3.9. Identificación de procedimientos

Se realizaron pruebas selectivas a las conciliaciones bancarias, pago de la nómina del mes de diciembre, órdenes de pago, verificando los registros contables, en el aspecto numérico legal y los soportes correspondientes, así como cada uno de los informes presentados durante la vigencia de lo contable y presupuestal.

3.3.10. Controles asociados al proceso contable

3.3.10.1. Identificación

- Debilidades: No se está microfilmado la información contable de manera oportuna, como en el caso de las órdenes de pago que se pueden consultar a través de los sistemas electrónicos de la entidad, solo ocho (8) meses después de su registro contable, como es el caso de las O.P. 3095, 4140, de septiembre y diciembre de 2009, sin microfilmarse en Abril de 2010.
- Fortalezas: Dentro de las políticas establecidas por Transmilenio, en el manejo de la información contable, se está microfilmado la información contable como en el caso de las órdenes de pago que se pueden consultar a través de los sistemas electrónicos de la entidad.

Transmilenio S.A., cumple con lo establecido en el Plan de General de Contabilidad Pública expedido por la Contaduría General de la Nación y demás normatividad vigente y aplicable a este tipo de entidades, con relación a los libros oficiales de contabilidad: Diario, Mayor y Balance e Inventarios y Balance.

3.3.10.2. Clasificación

- Debilidades: Una vez realizada la revisión de la información contable se encontraron debilidades en lo referente a su clasificación de la Cuenta 3265 Recursos de Cofinanciación.
- Fortalezas: Las transacciones económicas de la entidad se clasifican de acuerdo con la normatividad expedida por la Contaduría General de la Nación y se ajustan de acuerdo al marco conceptual, excepto por la Cuenta 3265 - Recursos de Cofinanciación.

Se tienen políticas implementadas para la realización de toma física de inventarios de bienes y revisión, depuración y conciliaciones bancarias de las diferentes cuentas que posee la entidad en el sistema financiero.

Con relación a las inversiones de la entidad se aplica lo estipulado por el Ranking del sector financiero expedido por la Tesorería Distrital y las políticas dadas por la Secretaría de Hacienda Distrital.



3.3.10.3. Registro y ajustes

- Fortalezas: Mediante la revisión al medio electrónico en que se encuentra la Contabilidad de la Empresa, se comprobó que existen los libros de contabilidad, los cuales se encuentran debidamente registrados como lo establece el Plan General de la Contabilidad Pública.

Se realizaron revisiones selectivas a las diferentes operaciones contables, especialmente en el área de Tesorería y Presupuesto, en el manejo de los Ingresos de la participación de la entidad en el Sistema, así como a las órdenes de pago con sus respectivos soportes, correspondientes a la vigencia 2009.

3.3.10.4. Elaboración y presentación de estados contables y demás informes.

- Debilidades: Una vez realizada la revisión contable se encontró debilidad en los procedimientos de presentación de los Estados Contables Certificados, correspondientes a la vigencia 2009, presentados a este Ente de Control a través de su reporte de Sistema de Vigilancia y Control Fiscal - SIVICOF, por presentar desequilibrio en la ecuación patrimonial en el Balance General.

El reporte de la incorporación del Plan de Mejoramiento en Sistema de Vigilancia y Control Fiscal - SIVICOF fue realizado con posterioridad a los plazos establecidos para tal fin, dado que éste se reportó el 12 de febrero de 2010. Cabe aclarar que su radicación se realizó en medio físico.

- Fortalezas: Los libros de contabilidad son llevados con base en las normas de la Contaduría General de la Nación y sus saldos reflejan la situación real de la entidad. Los informes se presentan de manera oportuna, tanto a los entes de control como a los accionistas de la entidad en las Asambleas que se han realizado.

Las inversiones financieras se encuentran desmaterializadas y su custodia se realiza en los Depósitos Centralizados de Valores Deceval. Se cuenta con una caja de seguridad para la custodia de los cheques, sellos protectores y chequeras.

La entidad cuenta con un módulo financiero que integra el sistema administrativo y financiero, que permite y define el registro contable que se debe realizar en cada una de las dependencias como son: Tesorería, Activos Fijos, Nómina y Presupuesto



La información contable se encuentra a disposición de la ciudadanía en general para su consulta tanto en sus instalaciones como la página Web de la entidad .

3.3.10.5. Análisis, interpretación y comunicación de la información.

- Debilidades: Una vez realizada la revisión contable se encontró debilidad en los procedimientos de incorporación de los Estados Contables Certificados, correspondientes a la vigencia 2009, presentados a la Contraloría de Bogotá, a través de su reporte de Sistema de Vigilancia y Control Fiscal - SIVICOF, por presentar desequilibrio en la ecuación patrimonial en el Balance General..
- Fortalezas: La entidad presenta semestralmente los estados contables y las notas correspondientes a los entes de control como lo exige la CGN.

La entidad envía los estados contables con corte a 31 de diciembre de cada vigencia, a la Cámara de Comercio para su publicación y a su vez son publicados en la cartelera de la entidad para conocimiento público.

3.3.10.6. Avances obtenidos respecto de las evaluaciones y recomendaciones realizadas.

Es importante resaltar que el área de contabilidad cumple con las actividades para subsanar las observaciones y recomendaciones presentadas por la Oficina de Control Interno y la Contraloría de Bogotá, lo que permite mejorar la calidad de la información contable.

La entidad adoptó el Modelo Estándar de Control Interno MECI 1000:2005, mediante Resolución No.238 del 23 de Noviembre de 2005, donde participaron las diferentes áreas de la entidad, con el fin de mejorar sus procesos y procedimientos.

3.3.10.7. Calificación del estado general del control interno contable.

De acuerdo con la revisión, análisis y verificación del control interno contable de la entidad y evaluando las debilidades y fortalezas de cada caso, la calificación del control interno contable se puede definir como confiable.

3.3.10.8. Evidencia.

La calificación del control interno contable de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., se realizó con base en los siguientes procedimientos:



- Revisión y análisis de las órdenes de pago y verificación de sus soportes.
- Entrevistas a los funcionarios de diferentes áreas.
- Revisión de las conciliaciones bancarias.
- Aplicación de los cuestionarios de control interno.
- Verificación y revisión de la aplicación de las normas de contabilidad expedidas por la Contaduría General de la Nación.

3.3.10.9. Conclusión

De acuerdo con la revisión, análisis y verificación del sistema de control interno contable de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y la evaluación de cada uno de sus componentes, se considera que el control interno contable de la entidad es **CONFIABLE**.

3.4. EVALUACIÓN DEL PORTAFOLIO E INVERSIONES FINANCIERAS

El análisis al portafolio de inversiones se realizó teniendo en cuenta los lineamientos trazados por la Dirección Distrital de Tesorería (DDT), se verificó que los ingresos propios diferentes a las transferencias, se hayan colocado en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia, de acuerdo a lo establecido en el numeral 1.22, DDT Abril 17 2007.

En el siguiente cuadro se muestra la Composición del Portafolio al 31 de diciembre de 2009, en el cual se relacionan los títulos que constituyen el portafolio al cierre del año y la concentración por entidad (valores en pesos corrientes).

CUADRO No. 27
PORTAFOLIO DE INVERSIONES
A 31 diciembre de 2009

Millones de \$

EMISOR	CLASE DE TITULO	VALOR NOMINAL	VALOR DE COMPRA	TASA EFECTIVA	FECCHA DE VCTO	VALOR DE MERCADO A 30 DE DICIEMBRE DE 2009
MINISTERIO DE HACIENDA	TES	1.000.0	1.321.6	8.36%	12-sep-14	1.293.5
MINISTERIO DE HACIENDA	TES	500.0	635.5	9.23%	12-sep-14	635.7
BCO SUDAMERIS	CDT	2.280.4	2.280.4	6.20%	19-feb-10	2.342.0
BCO SUDAMERIS	CDT	1.200.0	1.200.0	6.20%	22-feb-10	1.232.6
HSBC	CDT	2.259.4	2.259.4	5.45%	22-feb-10	2.315.0
BCO COLOMBIA	CDT	3.429.1	3.429.1	5.25%	25-feb-10	3.508.5
BCO DE BOGOTA	CDT	3.424.9	3.424.9	5.25%	25-feb-10	3.504.3
CITIBANK-COLOMBIA S.A.	CDT	3.271.7	3.271.3	4.20%	25-marz-10	3.297.4
TOTALES		17.365.5	17.822.6			18.129.0

Fuente: Transmilenio-Dirección Financiera

Se confrontó que las inversiones financieras ejecutadas por Transmilenio, se hayan colocado en documentos de renta fija, que no correspondan a títulos emitidos por el sector real, ni por el sector cooperativo de acuerdo a lo estipulado en el numeral 1.8 y 1.11 políticas para la administración de excedentes de liquidez, DDT Abril 17 2007. Es así como se colocaron CDT por valor nominal de \$15.865.5 millones a una tasa efectiva promedio de 5.425% y a un valor de mercado de \$ 16.199.8 millones, en establecimientos bancarios vigilados por la Super-Financiera de Colombia. Decreto 2805 de 2009 el cual modifica el Art. 49 del Decreto 1525 de 2008.

De igual manera se constató la inversión de excedentes de liquidez en Títulos de Tesorería TES clase "B" tasa fija por un valor nominal de \$1.500.0 millones.

Se evidenció que el monto de las inversiones financieras, se realizó en al menos tres entidades financieras y teniendo en cuenta la proyección de los excedentes de liquidez que correspondían al flujo de caja que requerían los compromisos en cumplimiento del PAC. Tal como está consagrado en el numeral 1.17 políticas para la administración de excedentes de liquidez, DDT Abril 17 2007.

3.5. EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO.

Es importante realizar análisis comparativo respecto a la dinámica de cambio de los recursos para determinar las variaciones de los mismos y sus causas, con el fin de analizar su evolución a través de los últimos tres años, de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. Se realizó el análisis inicialmente en el comportamiento frente a la obtención de flujo de presupuesto y

de su ejecución del mismo frente al desarrollo de su objeto social; en el 2008 de un presupuesto que ascendió a \$1.389.399.1 millones se paso a un aforo de \$1.795.982.5 millones para el 2009, obteniéndose una tasa de incremento correspondiente al 29.26%, como resultado de la generación de mayores ingresos especialmente los obtenidos por el proceso de titularización realizado mediante tres ofertas en el Mercado Bursátil Colombiano, logrando obtener recursos muy por encima de los estimados y a tasas favorables, alcanzándose recursos por \$944.143 millones, los cuales financian la construcción de la Tercera Fase de Transmilenio.

CUADRO No. 28
EVOLUCIÓN PRESUPUESTAL ACTIVA Y PASIVA
TRANSMILENIO S.A

En millones de pesos

	2009	% Ejecución	2008	% Ejecución	2007	% Ejecución
EJECUCIÓN ACTIVA						
Ingresos	1.795.982.5	0.98	1.389.399.1	0.58	669.965.6	0.86
Ingresos Corrientes	44.005.0	1.05	37.835.3	1.01	38.914.7	0.96
Transferencias	565.139.1	0.91	522.900.0	0.87	630.253.0	0.85
Recursos de Capital	1.186.838.4	1.01	828.663.7	0.38	797.9	3.07
EJECUCIÓN PASIVA						
Gastos	1.834.549.1	0.97	1.477.927.1	0.92	775.461.6	0.94
Gastos de Funcionamiento	26.445.7	0.89	22.527.5	0.90	20.596.7	0.87
Servicio de la deuda	350.000.0	0.91	-	-	-	-
Inversión	1.458.103.7	0.99	1.455.399.6	0.92	754.865.0	0.94

Fuente: SIVICOF-Presupuesto Transmilenio.

Elaboró: Contraloría de Bogotá- Dirección de Movilidad

De igual manera para el 2007 se obtuvieron ingresos de \$ 669.965.6 millones, con incremento para el 2008 de \$ 719.433.5 millones, lo cual representa una tasa de incremento del 107.4% en el presupuesto de la Entidad, especialmente dada por los mayores ingresos obtenidos por la comercialización de la reducción de emisiones de la flota del proyecto correspondiente a las dos validaciones 2006-2007, lo cual generó un ingreso de \$ 2.637.7 millones.

Respecto al promedio de ejecución tanto activa como pasiva, de los recursos presupuestales, se ubicaron para la primera en 80%, encontrándose que es una ejecución aceptable, especialmente para lo referido a la vigencia 2009 la cual se ubico en un 98.0%, especialmente como ya se mencionó por los recursos de titularización. Mientras en la ejecución pasiva se alcanzo un promedio de 94.3%, donde su mayor desarrollo se ubica en la vigencia 2009 con un porcentaje de ejecución del 97.0%, reflejada por lo gestionado en los proyectos de inversión especialmente los correspondientes a la Gestión de la Infraestructura y Operación y control del sistema.

3.5.1. Ejecución y Cierre Presupuestal

De acuerdo al PAD (Plan de Auditoría Distrital) 2010 fase I y argumentado en establecer la aplicación del presupuesto como herramienta de gestión y control para el desarrollo de la misión y los objetivos de la Empresa TRANSMILENIO S.A., se determina la legalidad y la oportunidad de las operaciones y registros en la ejecución y cierre presupuestal, para tal se desarrolló la evaluación presupuestal, fundamentada en los lineamientos trazados en el encargo y en programa de auditoría elaborados.

La Entidad contó con un presupuesto, aprobado mediante Resolución No. 016 del 5 de noviembre de 2008 expedida por el Confis, el cual ascendió a \$ 1.384.837.0 millones, y adoptado con Resolución No. 348 del 12 de noviembre de 2008 de la Gerencia General. El mismo fue adicionado en \$ 350.000.0 millones por la resolución No 535 del 30 de diciembre de 2008 expedida por la Gerencia General de Transmilenio y confirmada por el Confis Distrital en sesión No. 017 del 10 de diciembre de 2008 con la cual se autoriza a Transmilenio SA., a contratar con la Secretaría Distrital de Hacienda un crédito de presupuesto y de conformidad con la autorización del Concejo Distrital

De acuerdo a lo anterior, el presupuesto inicial de Ingresos Gastos e Inversión aprobado para la Entidad correspondiente a la vigencia fiscal 2009 ascendió a \$1.734.837.1 millones; el cual presentó modificaciones en el transcurso de la vigencia y se incrementó en \$ 105.492.7 millones, para un definitivo de \$1.840.329.8 millones.

CUADRO No. 29
PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS
A 31 DE DICIEMBRE DE 2009

Millones de pesos				
Nombre	Presupuesto Inicial	Presupuesto Definitivo	Recaudos	% Ejecución
DISPONIBILIDAD INICIAL	27.928.7	44.347.3	44.347.3	1
INGRESOS	1.706.908.4	1.795.982.5	1.758.877.3	098
INGRESOS CORRIENTES	41.748.4	44.005.0	46.420.3	1.05
Ingresos De Explotación	41.748.4	44.005.0	46.420.3	1.05
Participaciones	37.496.2	39.752.8	41.439.4	1.04
Participaciones (4%)	26.142.0	27.652.1	27.664.6	1
Participaciones (3.53%)	8.084.4	8.296.3	8.189.4	0.99
Vinculación Nueva Flota	114.5	114.9	1.811.9	15.7
Multas	49.3	416.8	532.3	1.28
P Participaciones (2.54%)	3.106.0	3.273.8	3.241.1	0.99
Otros Ingresos De Explotación	4.452.2	4.252.2	4.981.0	1.17
TRANSFERENCIAS	500.440.9	565.139.1	515.271.4	0.91
Nación	323.023.8	356.792.3	311.372.1	0.87
Administración Central	177.417.1	177.417.1	177.417.1	1
Otras Transferencias (Convenio	0	30.929.6	26.482.2	0.86

Nombre	Presupuesto Inicial	Presupuesto Definitivo	Recaudos	% Ejecución
Soacha 10 sep/08)				
RECURSOS DE CAPITAL	1.164.719.1	1.186.838.4	1.197.185.6	1.01
Total Ingresos+ Disponibilidad. Inicial	1.734.837.1	1.840.329.8	1.803.224.6	0.98

Fuente: Informe de Ejecución Presupuestal de Ingresos- Transmilenio S.A
Elaboró: Dirección Movilidad. Contraloría de Bogotá, Formato instructivo R 029/09

TRANSMILENIO S.A., para la vigencia fiscal del 2009, aforo un presupuesto de ingresos de \$1.706.908.4 millones, del cual alcanzo un recaudo al finalizar la vigencia por \$ 1.758.877.3 millones, de tal manera que la gestión en la ejecución activa de ingresos y rentas (recaudos), alcanzo un porcentaje aceptable del 98.0%.

Los Recursos de Capital fueron los más representativos en la conformación de los ingresos logrando recaudar \$1.197.185.6 millones que representan el 1.01% del estimado y el 68.1% del total de los ingresos de la Entidad. Lo anterior como resultado del proceso de titularización, el cual es un programa de emisión y colocación de títulos valores respaldado con vigencias futuras (Nación-Distrito), cedidas al Patrimonio Autónomo.

3.5.1.1. Titularización

De acuerdo al Parágrafo Tercero del Otrosí No.10 del Convenio Nación – Distrito; las vigencias futuras no comprometidas que pueden ser objeto del proceso de titularización con el fin de financiar las obras del proyecto Transmilenio fase III y las cuales conforman el activo subyacente base de la financiación son las siguientes:

CUADRO No. 30
VIGENCIAS FUTURAS DISPONIBLES SUJETAS DE TITULARIZACIÓN

Pesos Constantes de 2007			
VIGENCIA	NACIÓN	DISTRITO	TOTAL RECURSOS CONVENIO
2010	8.2196.7	23.055.0	31.351.8
2011	42.454.3	24.854.3	67.308.6
2012	250.932.8	106.296.5	357.202.3
2013	250.932.8	105.848.2	356.781.0
2014	250.932.8	103.602.6	354.535.4
2015	250.932.8	108.220.5	359.153.3
2016	63.546.4	105.132.1	168.678.5
TOTAL	1.118.028.7	576.982.2	1.695.010.9

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio-Convenio Distrito Nación.

Durante el 2009 se culminó el proceso de estructuración y se dio inicio a la colocación de la operación. Se concreto mediante el mecanismo de subasta Holandesa realizado a través de la Bolsa de Valores de Colombia vía el MEC

(Mercado Electrónico Colombiano), se colocaron bonos de la titularización por un monto de \$944.143 millones, es decir el 67% del valor total a colocar (\$1.4 billones aproximadamente). Estas colocaciones se han realizado mediante tres emisiones, la primera el 18 de junio, la segunda el 8 de septiembre y la tercera el 18 de noviembre, con los siguientes resultados generales:

CUADRO No. 31
EMISIONES DE TITULARIZACIÓN

SUBASTA	Millones de pesos			
	Monto Demandado	Monto Adjudicado	Distribución	
	Millones COP	Millones COP	Fondo Reservas	Disponible TM
Primera Subasta junio 18/09	\$ 441.657	\$ 299.992	\$20.801	\$279.190
Segunda Subasta Septiembre 8/09	\$ 457.142	\$ 323.298	\$22.173	\$301.125
Tercera Subasta noviembre 18/09	\$ 457.142	\$ 320.854	\$35.933	\$284.921
Total	\$ 1.355.941	\$ 944.143	\$78.907	\$865.236

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio

En el cuadro anterior se señalan los valores de la colocación de cada una de las subastas tal como se dieron, aclarando que en la subasta de septiembre 8 de 2009, por la caída en las tasas de interés los inversionistas debieron pagar una prima de \$7.259 millones, es decir que el ingreso disponible para TM fue de \$308.384 millones.

El activo subyacente de la Titularización son las vigencias futuras no comprometidas del Convenio Nación Distrito establecidas en el Otrosí No 8 y cedidas por TM al Patrimonio Autónomo y aceptadas por la Nación y el Distrito. Desde el punto de vista presupuestal, la titularización ha amparado los siguientes compromisos:

CUADRO No. 32.
COMPROMISOS AMPARADOS CON TITULARIZACIÓN

GASTOS	Pesos Constantes de 2007			
	2008	2009	2010	TOTAL
CONSTRUCCIÓN	549,277,550,352	439,422,040,282	109,855,510,070	1,098,555,100,703
INTERVENTORIA	26,062,297,435	20,849,837,948	5,212,469,487	52,124,594,869
PREDIOS	76,865,564,316	79,196,820,873		156,062,385,189
Intereses Financiación Temporal Crédito SDH		22,265,307,048		22,265,307,048
TOTAL	\$ 652,205,412,102	\$ 551,734,006,150	\$ 115,067,989,557	\$ 1,329,007,387,809

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio

Con recursos de titularización se pagaron, correspondiente a la vigencia 2008, por concepto de anticipos a contratos de construcción Tercera Fase y compra de predios \$337.247.7 millones. En el 2009 por saldo de cuentas por pagar por contratos de construcción Tercera Fase y compra de predios \$ 236.240.0 millones, de igual manera por compra de predios, en la misma vigencia \$102.335.6 millones, además se pago por intereses \$20.422.8 millones y empréstito, crédito

de presupuesto firmado con la Secretaría de Hacienda de Bogotá por \$296.842.5 millones.

CUADRO No. 33
ANÁLISIS DE RECURSOS DE LA TITULARIZACIÓN

VIGENCIA	CONCEPTO	Millones de \$	
		VALOR	
		INGRESOS	GASTOS
2008	RECIBIDO DEL IPES	4.862.5	
2009	RECIBIDO DEL IPES	3.325.9	
2009	VALOR RECIBIDO POR PRIMERA SUBASTA EL 18 DE JUNIO DE 2009	279.190.4	
2009	VALOR RECIBIDO POR SEGUNDA SUBASTA EL 8 DE SEPTIEMBRE DE 2009	308.384.1	
2009	VALOR RECIBIDO POR TERCERA SUBASTA EL 18 DE NOVIEMBRE DE 2009	284.920.8	
2009	Rendimientos sobre anticipo entregado a Infraestructura Urbana S.A. Cto.IDU 138/07	578.4	
2009	Rendimientos sobre anticipo entregado a Constructora Bogotá Fase III Cto.IDU 136/07	262.7	
2008	VALOR PAGOS POR CONCEPTO DE ANTICIPOS CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN TERCERA FASE Y COMPRA DE PREDIOS		337.247.7
2009	VALOR PAGOS POR CONCEPTO DE PAGOS CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN TERCERA FASE Y COMPRA DE PREDIOS SALDO DE CUENTAS POR PAGAR		236.240.0
009	VALOR PAGO DE COMPRA DE PREDIOS TERCERA FASE VIGENCIA 2009		102.335.6
2009	VALOR PAGO INTERESES POR PRÉSTAMOS BANCA CIAL.		1.842.5
2009	VALOR PAGO INTERESES POR PRÉSTAMO S.H.D.		20.422.7
	VALOR TOTAL INGRESOS Y TOTAL GASTOS	881.524.8	698.088.6
	VALOR SALDO DISPONIBILIDAD FINAL 2009 E INICIAL 2010 RECURSOS TITULARIZACIÓN	183.436.2	
	VALOR APROPIACIÓN TITULARIZACIÓN VIGENCIA 2010	506.590.1	
	CUENTAS POR PAGAR VIGENCIA 2009-APROPIACIÓN VIGENCIA 2010		515.850.8
	VALOR VIGENCIA FUTURA COMPROMETIDA VIGENCIA 2010		115.068.0
	TOTAL INGRESOS Y GASTOS VIGENCIA 2010	690.026.3	630.918.7

Fuente: Presupuesto 2009 SIVICOF- Área financiera Transmilenio SA.

Elaboró: Contraloría de Bogotá – Dirección de Movilidad.

El resultado del proceso de titularización tuvo una demanda de 1.5 veces aproximadamente el monto colocado, lo cual indica que por parte de los inversionistas institucionales existe confianza por estas estructuras financieras y además del voto de confianza por la Entidad que emite. Además la tendencia de las tasas de interés a la baja ha resultado en un gran ahorro para Transmilenio en la medida que la perspectiva de colocación que se tenía para el 2008 en las tasas ha descendido aproximadamente en 400 puntos básicos; para las dos últimas

subastas las tasas fueron inferiores a las máximas fijadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para cada subasta.

CUADRO No. 34
INVERSIONISTAS CON MAYOR PARTICIPACIÓN EN LA TITULARIZACIÓN

INVERSIONISTAS	PORCENTAJE (%) DE PARTICIPACIÓN
Fondos de pensiones(Colfondos y Porvenir)	35
Compañías de Seguros	21
Fiduciarias	17
Comisionistas, Bancos y Otros Grupos de Inversión calificados	27
Total	100

Fuente: Dirección Financiera Transmilenio SA.

Las emisiones se caracterizaron por demanda mayor a la ofrecida, calificación de la emisión (AAA), buen nivel de liquidez y alta acogida por títulos respaldados con recursos públicos. Los plazos y sus series: 4 años en UVR, 6 años en tasa fija y 7 años en UVR.

Los recursos comprometidos vigencias futuras soporte de la titularización, corresponden a las vigencias del 2010 al 2017, un total de 2.164.748.1 millones a pesos corrientes, de los cuales \$ 1.424.999.8 millones son aportes de la Nación y \$ 739.748.3 serán dados por el Distrito vía sobretasa a la gasolina tal como esta descrito en el convenio. Estos valores deberán ser transferidos en cada vigencia tanto por la Nación como por el Distrito, directamente a la Fiducia Bancolombia S.A. quien administra el Patrimonio Autónomo “Transmilenio Fase III. Lo anterior se plasma en el siguiente cuadro.

CUADRO No. 35
VIGENCIAS FUTURAS QUE AMPARAN TITULARIZACIONES.

Millones de \$

VIGENCIA	RECURSOS TITULARIZADOS FASE III. (Pesos Corrientes)		
	NACION	DISTRITO	TOTAL
2010			
2011	9.476.2	26.332.6	35.808.8
2012	50.186.9	29.381.3	79.568.1
2013	305.536.6	129.394.1	434.930.7
2014	314.702.7	132.747.6	447.450.3
2015	324.143.8	133.829.1	457.972.9
2016	333.868.1	143.988.2	477.856.3
2017	87.085.5	144.075.5	231.160.9

Fuente: Transmilenio-Área financiera-Planeación

3.5.1.2. *Transferencias.*

El segundo factor de mayores ingresos para Transmilenio durante la vigencia fiscal 2009, después de los recursos de capital analizado en capítulo anterior, fueron las transferencias con \$ 515.271.4 millones de recaudo, los cuales frente a lo estimado \$ 565.139.1 millones muestra una ejecución del 91.0%, de igual manera que representan el 29.3% de los Ingresos Corrientes y el 2.6% de los ingresos totales de Transmilenio. Es de mencionar que las transferencias son los recursos que alimentan la construcción de las troncales de Transmilenio y obedecen al Convenio Nación-Distrito cuyo flujo de caja está soportado en Vigencias Futuras.

Provenientes de la Nación se estimó recibir \$356.792.3 millones, de los cuales ingresaron presupuestalmente \$ 311.372.1 millones con un 87% de ejecución activa, de este total ingresado \$ 67.230.2 millones pertenecen a recursos que debieron ingresar en la vigencia anterior pero que se percibieron en la del 2009, y de la vigencia estudiada \$ 244.141.8 millones.

Las transferencias de la Administración Central (Distrito) de acuerdo a lo estimado de \$ 177.417.1 millones se recaudo el 100%, conformado por ingresos del Fondo de Contingencias \$ 20.000.0 millones, como aporte del Distrito con el fin de soportar el diferencial tarifario negativo que se dio en la presente vigencia y Transferencias vigencia actual \$ 157.417.1 millones. Por Otras transferencias se recibieron \$26.482.2 millones provenientes del Convenio Soacha del 10 de septiembre del 2008, que contempla la extensión del Sistema Transmilenio hasta dicho municipio; dentro del proyecto participa el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, el Municipio de Soacha y Transmilenio como gestor.

En general lo recaudado por transferencias durante la vigencia 2009 presentó buen comportamiento al alcanzar en promedio 93.5% de lo estimado presupuestalmente.

3.5.1.3. *Vigencias Futuras.*

La vigencia futura es una operación que afecta esencialmente el presupuesto de gastos y se entiende como un compromiso que se asume en un año fiscal determinado, con cargo al presupuesto de gastos o ley de apropiaciones de un año fiscal posterior. Obedece a los requisitos establecidos por el estatuto Orgánico del Presupuesto Nacional Decreto 111 de 1996, la ley 819 y sus reglamentos, Decreto 3629 de 2004 y 4730 de 2005 y demás normas.



Descendiendo lo anterior al caso que nos ocupa mediante el Convenio de financiación para la construcción de la infraestructura del Sistema TransMilenio, fue suscrito entre la Nación y el Distrito el 24 de junio de 1998. Desde esta fecha hasta el 13 de abril de 2009, se ha modificado en diez (10) ocasiones.

El objeto del convenio es definir los montos en los cuales la Nación y el Distrito entregan los aportes para el desarrollo de la primera Línea del Metro (PLM) y la financiación del componente flexible del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). Este convenio comprometió recursos de la Nación y Distrito a través de certificados de vigencias futuras.

El 30 de diciembre de 1999 se suscribió el otrosí No. 1 el cual realizó modificaciones a los aportes de la Nación en razón a que se presentaron cambios en el objeto a desarrollar (Documento Conpes 3093/02), priorizándose el componente flexible, el cual fue incluido en el plan de Desarrollo Nacional y Distrital “Por la Bogotá que queremos”, haciendo parte de la estratégica de movilidad de la ciudad; fijando como aportes de la Nación la suma de USD 252.7 millones y por parte del Distrito USD108.3 millones, para los períodos de 1999 al 2002.

El Otrosí No.4 suscrito el 15 de noviembre de 2002, autorizó vigencias futuras para la Nación en mil doscientos noventa y cinco millones seiscientos mil dólares constantes de 2000 (USD1.295.6 millones) y el Distrito un billón quinientos sesenta y siete mil setecientos sesenta millones (\$1.567.760.0 millones) de pesos constantes de 2000, así:

CUADRO No. 36
VIGENCIAS FUTURAS NACIÓN – DISTRITO

Millones de \$

VIGENCIA	Aportes Nación (En millones de USD de 2000)	Aportes Distrito (en millones de \$ de 2000)
2000	52.8	
2001	30.6	77.778.0
2002	36.9	80.111.0
2003	50.0	82.514.0
2004	50.0	84.990.0
2005	50.0	87.540.0
2006	100.0	90.166.0
2007	100.0	92.871.0
2008	100.0	95.657.0
2009	100.0	98.527.0
2010	100.0	101.482.0
2011	100.0	104.527.0
2012	100.0	107.663.0
2013	100.0	110.893.0
2014	100.0	114.219.0
2015	100.0	117.646.0
2016	25.3	121.176.0
TOTAL	1.295.6	1.567.760.0

Fuente: Transmilenio-Dirección Financiera (Convenio, Otrosí N° 4)

La Nación ha realizado los aportes al proyecto de acuerdo a las autorizaciones de vigencias futuras expedidas por el CONFIS desde la vigencia 2000 hasta la vigencia 2007, por la suma de cuatrocientos setenta millones doscientos setenta y cinco mil novecientos veintisiete dólares (USD470.275.927), convertidos a pesos corrientes, para lo cual aplicaron la tasa de cambio promedio esperada para la siguiente vigencia y una metodología de ajuste para la incorporación al presupuesto, así:

CUADRO No. 37.
APORTES DE LA NACIÓN VIGENCIAS FUTURAS

Vigencia	Aportes en millones USD constantes de 2000	Aportes en millones de Col \$
2000	52.8	108.190.8
2001	30.6	70.000.0
2002	36.9	91.992.0
2003	50.0	132.405.0
2004	50.0	156.742.5
2005	50.0	140.361.0
2006	100.0	249.848.0
2007	100.0	241.015.0
TOTAL	470.3	1.190.554.3

Fuente: Transmilenio-Dirección Financiera.

Teniendo en cuenta lo anterior, se acordó entre la Nación y el Distrito Capital, establecer una metodología de conversión de las vigencias futuras de los aportes



de la Nación de dólares constantes de 2000 a pesos constantes de 2007 y una metodología de ajuste a los aportes apropiados para su posterior incorporación presupuestal.

Para el periodo comprendido entre las vigencias 2008 a 2016, se acordó denominar los aportes de la Nación en pesos constantes de 2007.

El resultado buscado es disminuir el efecto negativo-positivo de la variación de la TRM, en especial en tiempos de revaluación dado que se tendería a recibir menos pesos por aportes de la Nación, esto se aplico para los aportes de la vigencia 2008 al 2016.

Para el caso de las vigencias futuras de la Nación correspondientes a las vigencias 2008 al 2016, para su cálculo en pesos constantes de 2007 en cada una de las vigencias fiscales, así:

**CUADRO No. 38.
CÁLCULO VIGENCIAS FUTURAS NACIÓN**

Millones de pesos constantes de 2007	
VIGENCIAS	PESOS CONSTANTES DE 2007
2008	280.030.4
2009	250.932.8
2010	250.932.8
2011	250.932.8
2012	250.932.8
2013	250.932.8
2014	250.932.8
2015	250.932.8
2016	63.546.4
TOTAL	2.100.106.6

Fuente: Transmilenio Dirección Financiera.

Para la inclusión en el presupuesto de cada vigencia los valores son ajustados de acuerdo a la variación del índice de precios al consumidor y teniendo presente los supuestos macroeconómicos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a 22 de noviembre de 2007.

Vigencias Futuras Aprobadas por el Distrito a Transmilenio.

El Confis autorizo a la empresa Transmilenio S.A. asumir compromisos con cargo al presupuesto de gastos de inversión de las vigencias futuras de los años 2001 a 2016, por un monto máximo equivalente al 50% del recaudo de la sobretasa a la gasolina motor, a partir del año 2001 hasta el 2016, cuyo calculo estimado es un billón 567.760 millones de pesos constante de 2000, para adquirir obligaciones asociadas al proyecto 7251 "Gestión de Infraestructura de transporte público" así:

CUADRO No. 39
VIGENCIAS FUTURAS APROBADAS A TRANSMILENIO

Millones de pesos constantes de 2000

VIGENCIA	MONTO MÁXIMO AUTORIZADO \$ CONSTANTES 2000
2001	77.778
2002	80.111
2003	82.514
2004	84.990
2005	87.540
2006	90.166
2007	92.871
2008	95.657
2009	98.527
2010	101.482
2011	104.527
2012	107.663
2013	110.893
2014	114.219
2015	117.646
2016	121.176
TOTAL	1.567.760

Fuente: Presupuesto - Transmilenio

El monto de la vigencia futura comprometida se ajusta anualmente, dependiendo del comportamiento de recaudo por concepto de la sobretasa a la gasolina motor. El comportamiento de estas vigencias futuras no requiere que la ejecución del proyecto asociado a las mismas, se inicie con presupuesto de la vigencia en curso. De acuerdo al artículo 24 del Decreto 111/96 (Vigencias futuras extraordinarias).

La dinámica del recurso proveniente de las vigencias futuras se ha constituido como la mejor herramienta que ha permitido el desarrollo de infraestructura y ordenamiento del transporte en la ciudad.

3.5.2. Ejecución Pasiva.

CUADRO No. 40
PRESUPUESTO DE GASTOS E INVERSIÓN 2009

Millones de pesos

Nombre Rubro Presupuestal	Apropiación Inicial	Apropiación Disponible	Compromisos Acumulados	% Ejec.	Giros Acumulados	% Giros
GASTOS	1.731.687.6	1.834.549.3	1.786.680.9	97.0	1.175.329.7	64.0
Gastos De Funcionamiento	21.041.9	26.445.8	23.544.8	89.0	20.634.1	78.0
Servicios Personales	14.645.1	14.282.2	13.170.2	92.0	11.995.1	84.0
Gastos Generales	5.968.9	9.389.8	7.600.8	81.0	6.200.7	66.0
Cuentas Por Pagar	427.9	2.773.8	2.773.8	1	2.438.4	88.0
Inversión	1.360.645.7	1.458.103.7	1.445.870.8	99.0	837.430.3	57.0

Nombre Rubro Presupuestal	Apropiación Inicial	Apropiación Disponible	Compromisos Acumulados	% Ejec.	Giros Acumulados	% Giros
Cuentas Por Pagar	408.279.9	414.782.9	414.782.9	1	300.279.4	72.0
Disponibilidad Final	3.149.5	5.780.3	0	0	0	0
Total Gastos + Disponibilidad Final	1.734.837.1	1.840.329.8	1.786.680.9	97.0	1.175.329.7	64.0

Fuente: Informe Ejecución Presupuesto, Gastos e Inversión a Diciembre 31 2009

El presupuesto de Gastos e Inversión para la vigencia, fue de \$1.834.549.3 millones, reportando una ejecución del 97.0% equivalente a \$1.786.680.9 millones, sin embargo analizados solamente los giros reales durante la vigencia, ésta se determina tan solo en el 64.0% equivalente en términos absolutos a \$ 1.175.329.7 millones.

Del total erogado \$1.786.680.9 millones, corresponde a Funcionamiento \$23.544.8 millones, a Gastos Generales \$7.600.8 millones, a Servicios Personales \$13.170.2, a Cuentas por Pagar \$2.773.8 millones y para los Proyectos de Inversión \$1.445.870.8 millones.

Para atender la planta de personal, la entidad por Servicios Personales contó con una apropiación de \$14.645.1 millones, cifra que presentó reducciones por \$ 362.9 millones para un presupuesto definitivo de \$14.282.2 millones, monto que se dirigió principalmente a atender el sueldo personal nomina \$8.943.6 millones y prima de navidad \$645.8 millones, para atender los Gastos Generales la entidad erogó \$9.389.8 millones equivalentes a una ejecución del 81.0%; sin embargo, la ejecución giros fue de tan solo el 66.0 %.

3.5.2.1. Proyectos de inversión

El presupuesto asignado para inversión en la vigencia 2009 ascendió a \$1.458.103.7 millones, de los cuales \$1.043.320.8 se aforaron para el desarrollo de los proyectos de inversión y \$ 414.782.9 millones para cuentas por pagar

CUADRO No. 41
INVERSIÓN DIRECTA PRESUPUESTO 2009

Millones de pesos				
No.	PROYECTO	APROPIACIÓN	COMPROMISOS	EJECUCIÓN %
7251	Gestión de Infraestructura del transporte Público	994.799.7	984.332.7	98.9
7223	Operación y Control de Sist. Transporte. Público	44.502.6	43.129.1	96.9
7225	Fortalecimiento	953.6	563.8	59.1

No.	PROYECTO	APROPIACIÓN	COMPROMISOS	EJECUCIÓN %
	Institucional			
7266	Capacitación Sistema Transmilenio	3.064.9	3.062.3	99.9
	Cuentas por Pagar	414.782.9	414.782.9	100

Fuente: Presupuesto Transmilenio vigencia 2009-Sivicof

Para desarrollar los programas de inversión durante la vigencia 2009 TRANSMILENIO S.A. apropió \$1.360.645.7 millones, cifra que fue adicionada en \$97.458.0 millones para un definitivo de \$1.458.103.7 millones, los cuales al término de la vigencia reportaron una ejecución del 99.0%; es decir, \$1.445.870.8 millones, cifra que se dirigió a los siguientes proyectos:

Gestión de Infraestructura. Para desarrollar este proyecto la entidad destinó \$994.799.7 millones, de los cuales a 31 de diciembre del 2008 presentó una ejecución del 99.0% representados en \$ 984.332.7 millones, destinados a la Construcción de los 20 Km. de troncal de la fase III, la cual ésta directamente relacionada con los contratos adjudicados por el IDU para la construcción de las troncales calle 26 y carrera 10 y de la cual Transmilenio hace seguimiento y acompañamiento en su papel de pagador.

Durante el 2009 finalizaron las actividades de la adecuación de vías de desvíos y están en ejecución de actividades de construcción sobre los corredores según cronograma de obra. También se continúa con el proceso de adquisición de predios.

La construcción de la Fase III del sistema de Transmilenio se encuentra dividida por grupos así.

Grupo 1. Maneja troncal carrera 10 Patio-Portal y calle 31 sur, con el contrato 134-7 de construcción al contratista promesa de sociedad futura "constructora Sandiego S.A., de igual manera este grupo desarrolla interventoria con contrato 137-07 con consorcio Interventoria Troncales 2007, presenta un avance del 48.5%.

Grupo 2. Ejecuta intervención e interventoria mediante los contratos 135-07 con Consorcio Metrovías Bogotá y 171-07 con Poyry Infra S.A., adelanta obra de interventoria en la troncal carrera 10 entre calle 31 sur a 7 ramal calle 6 "estación intermedia calle 6", presenta un avance de 32.4%.

Grupo 3. Afectan troncal carrera 10 entre 7 a 34 y troncal calle 26 entre carreras 3 a 19, incluye conexión con caracas, desarrollan construcción contrato 136-07 con Promesa de sociedad Futura Constructora Bogotá Fase III e interventoria contrato 172-07 Consorcio ILM; el avance es del 10.7%.



Grupo 4. Afectan troncal calle 26 entre carreras 19 a transversal 76 desarrollan construcción con contrato 137-07 Unión Temporal Transvial, retirada por problemas de retrasos en la obra y mal manejo del anticipo, Grupo Nule e interventoria del contrato 174-07 con Consorcio Intercol. El avance es del 16.0%.

Grupo 5. Afectan troncal calle 26 entre transversal 76 a carrera 103 y Patio Portal; se desarrolla construcción contrato 138-07 con Promesa de Sociedad futura y contrato 170-07 con Ingetec S.A. este grupo presenta avance del 44%.

Para la Operación y control del Sistema de Transporte la entidad apropió \$9.707.4 millones de los cuales comprometió \$ 43.129.1 millones que representan el 96.9% de ejecución, el recurso se dirigió a operar 9 troncales como meta del Plan de Desarrollo, hace referencia de manera especial con la entrada en operación de las 2 nuevas troncales y tiene como objetivo estructurar la concesión para la operación de las troncales calle 26 y carrera 10, acompañado del sistema de alimentación.

En mantener y mejorar la operación de las 7 troncales existentes, se desarrollaron durante 2009 actividades relacionadas con el control, recaudo, programación y adecuación de infraestructura como:

Control: Ubicación de 74 cámaras en puntos nuevos y se cambiaron 226, contrataron 200 nuevas licencias alcanzando total de cobertura de los buses troncales.

En recaudo: en la calle 106 unificaron las taquillas, trasladaron los torniquetes para facilitar el transbordo, calle 76 se construyeron taquilla externa, estación Banderas se construyeron acceso peatonal, portal Américas entro en operación plataforma 3.

En programación: El sistema aumento el nivel de confianza de las proyecciones de la demanda a un 98.0% en promedio para los días hábiles y un 96.5% para los sábados y festivos en términos de entradas totales al sistema, debido al contrato se dio para la modelación de las proyecciones.

Infraestructura: instalaron realces de barandas en las zonas de transición de la Avenida Jiménez para un total de 108 metros lineales instalados, reemplazaron de 775.85 mts de piso de aluminio por piso GRC en la estación troncal auto norte 4, repusieron nuevos ascensores estación Pepe Sierra y Toberin, adecuaron infraestructura y señalización proyecto biarticulados estación calle 85, Virrey, calle 76, calle 72 y flores, proyecto taquilla externa estación calle 106, ampliación estación Banderas y plataforma 3 portal Américas.

Para el proyecto Capacitación sistema Transmilenio, apropiaron \$3.064.8 millones de los cuales destino \$ 3.062.2 millones, los aplicaron en servicios al ciudadano incrementando en 83% los orientadores en vía, pasando de 172 a 314, incrementaron los puntos de atención al usuario (PAU) se paso de 5 a 8, instalación de 23 PAUS virtuales; en gestión social realizaron 111 reuniones con la comunidad, 22 mesas de trabajo, tres audiencias públicas, dos cabidos abiertos, 11 recorridos y 54 visitas técnicas con comunidad; en cultura ciudadana instalaron 10 buzones de sugerencias, realizaron 21 talleres de sensibilidad en colegios y reforzaron tecnológicamente la Web, desarrollaron actividades culturales lúdicas con exposiciones itinerantes en alianza con fotomuseo, expusieron 60 fotografías de varios artistas, 33 actividades lúdico culturales en desarrollo del programa viernes culturales transmilenio, se cuenta con biblioestaciones las cuales cuentan con 17.084 afiliados.

3.5.2.2. Autorización de Giros Acumulados.

En la vigencia 2009 se constituyeron compromisos para gastos por el orden de \$1.786.680.9 millones de los cuales se autorizaron giros por \$1.175.329.7 millones, lo cual representa el 65% de la ejecución presupuestal, especialmente afectado por el monto de giros realizados en el rubro de inversión como consecuencia, especialmente, en la ejecución de contratos de obra e interventoría y de acuerdo a lo establecido en los cronograma de obra, los desembolsos se realizan de acuerdo a un plan financiero plurianual.

En gastos de funcionamiento de una ejecución presupuestal de \$ 23.544.8 millones se realizaron autorizaciones giros acumulados a cierre de vigencia por \$ 20.634.1 millones, lo que representa el 78.0%, el rubro servicios personales realizo autorizaciones de giro por \$ 11.995.1 millones que representa el 84.0% de los compromisos que fueron \$ 13.170.2 millones, dejando de girar \$ 1.175.1 millones, en gastos generales se autorizaron giros por \$ 6.200.7 millones que frente a los compromisos acumulados \$ 7.600.8 millones representan el 81.6%, las cuentas por pagar de funcionamiento de una ejecución presupuestal de \$ 2.773.8 millones se autorizaron giros por \$2.438.4 millones que representa el 87.9% de los compromisos, dejándose para la siguiente vigencia \$ 335.4 millones.

En inversión se llevaron acabo autorizaciones de giro a cierre de vigencia de \$837.430.3 millones de un total de compromisos por \$ 837.430.3 millones, los cuales representan el 57% de la ejecución presupuestal al comparar con los compromisos que ascendieron a \$1.445.870.8, como consecuencia de la baja autorización de giro del proyecto Gestión de infraestructura, por medio del cual se desarrollan las obras del Sistema Transmilenio. Lo descrito se visualiza en el siguiente cuadro.

CUADRO No. 42
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL VS. AUTORIZACIÓN DE GIROS

RUBRO	COMPROMISOS	AUTORIZACIÓN GIROS ACUMULADOS	Millones de \$
			% EJECUCIÓN DE GIRO
Gastos	1.786.680.9	1.175.329.7	0.65
Gastos de Funcionamiento	23.544.8	20.634.1	0.87
Servicios Personales	13.170.2	11.995.1	0.91
Gastos generales	7.600.8	6.200.7	0.81
Cuentas por Pagar	2.773.8	2.438.4	0.88
Inversión	1.445.870.8	837.430.3	0.57
Operación y Control del sistema.	43.129.1	32.991.8	0.76
Gestión Infraestructura	984.332.7	501.508.7	0.50
Cuentas por Pagar	414.782.9	300.279.4	0.78

Fuente: Área presupuesto Transmilenio.

3.5.3. Presupuesto orientado a resultados -POR.

De acuerdo a lo reportado por el área de presupuesto y a la información del documento electrónico CBN 1003; la metodología se encuentra en proceso de definición y estructura.

3.5.4. Cierre Presupuestal.

La Entidad, efectuó el cierre presupuestal de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Dirección Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda.

La información suministrada por la Empresa del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. se cruzó con la información efectuada en el operativo de cierre presupuestal, coincidiendo el contenido de la documentación analizada.

Se examinó la ejecución presupuestal y la relación de las cuentas por pagar constituidas a 31 de diciembre de 2009, procediendo a tomar la muestra para hacer los respectivos cruces de registros con los documentos soportes y/o libros.

La Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda, teniendo en cuenta las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, orientó a cada entidad acerca de la inclusión de las cuentas por pagar, quedando por ejecutar y con cargo al presupuesto 2010 por funcionamiento \$ 2.910.6 millones y por inversión \$ 608.440.5 millones.

Del cierre presupuestal quedaron disponibilidades acumuladas por \$ 1.785.622.0 millones y registros presupuestales acumulados por \$ 1.786.680.9 millones, lo anterior se refleja en el siguiente cuadro.

CUADRO No. 43
MOVIMIENTO DE CIERRE VIGENCIA 2009.

RUBRO	PPTO VIGENCIA	Disponibilidades Presupuestales Acumuladas	Registros Presupuestales Acumulados	Millones de \$
				Saldo de apropiación por ejecutar
Gastos de Funcionamiento	26.445.8	23.907.9	23.544.8	2.901.0
-SS Personales	14.282.2	13.518.7	13.170.2	1.112.0
-G. Generales	9.389.8	7.615.4	7.600.8	1.789.0
-Cuentas x pagar	2.773.8	2.773.8	2.773.8	0
Serv. Deuda	350.000.0	313.265.3	317.265.3	32.734.7
Inversión	1.458.103.7	1.448.448.8	1.445.870.8	12.232.9
-Directa	1.043.320.8	1.033.665.8	1.031.087.9	12.232.9
-Cuentas x pagar	414.782.9	414.782.9	414.782.9	0

Fuente: Transmilenio - Área de presupuesto.

3.5.5. Concepto de presupuesto

Evaluando la efectividad del presupuesto como instrumento de planeación, gestión y control, que permite medir la eficacia, eficiencia y equidad en el cumplimiento de la misión de la Empresa del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A., se determina que la ejecución del presupuesto en la vigencia 2009, **fue confiable** en cuanto a su ejecución de Ingresos, Gastos de funcionamiento e inversión, por el cumplimiento de la normatividad legal y la aplicación de los procedimientos establecidos en el control interno, se estableció con certeza la idoneidad de los procedimientos presupuestales y el cabal cumplimiento de los principios presupuestales, no obstante el bajo nivel en la ejecución real de giros del presupuesto con el 64%, en términos generales se considera que la Empresa TRANSMILENIO S.A. cuenta con un sistema presupuestal confiable y que en el desarrollo de la presente auditoria no surgieron observaciones.

3.6. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

3.6.1. Contrato de prestación de servicios 22 de 2009

Suscrito con: Sandro Javier Muñoz Sánchez
 Objeto: Contratar la prestación de servicios profesionales para apoyar las labores de seguimiento a los nuevos proyectos de infraestructura que se están adelantando para el sistema Transmilenio por intermedio del IDU
 Valor: \$42.218.064.00



Adición	\$21.109.032.00
Total	\$63.327.096.00
Vigencia:	12 meses y prórroga de 6 meses.

3.6.1.1. Hallazgo administrativo por realizar contrato con persona que no cumple los requisitos previamente establecidos por la Entidad.

El documento de Estudio técnico expedido por la entidad, en su punto quinto Definiciones Técnicas, Bien o servicio menciona: “para el cumplimiento del objeto contractual y de las obligaciones descritas en el presente estudio, se requiere un profesional en Ingeniería Civil o transportes o arquitectura, como mínimo con tres (3) años de experiencia general de los cuales por lo menos uno (1) deberá acreditar de experiencia específica en proyectos de desarrollo urbano, transporte público, infraestructura, obras civiles, proyectos, presupuestos, sistemas.”

En la solicitud de certificado de existencia expedido por la misma entidad, aparecen los mismos requisitos descritos en el párrafo anterior, igualmente los estudios previos, en el literal c). Justificación para contratar directamente, alude en un párrafo que “por lo anterior, se requiere contratar un profesional en ingeniería Civil o Ingeniería de Transportes o Arquitectura,....” (Folio 11 de la carpeta del contrato). Y menciona los mismos requisitos en comento.

A folio 50 de la carpeta, se observa la hoja de vida, del formato único de persona natural del Departamento Administrativo de la función pública, donde aparecen plasmados todos los datos personales y de experiencia del contratista, entre otros se acota, a folio 54 de la misma hoja de vida, un cuadro denominado “TIEMPO TOTAL DE EXPERIENCIA Y SITUACION LABORAL” así:

**CUADRO No. 44
EXPERIENCIA CONTRATISTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 22 DE 2009 SEGÚN HOJA DE VIDA FORMATO DAFP.**

OCUPACION	TIEMPO DE EXPERIENCIA			
	AÑOS	MESES	DIAS	
SERVIDOR PUBLICO		18		PLANEACION DISTRITAL
EMPLEADO DEL SECTOR PRIVADO		19		
TRABAJADOR INDEPENDIENTE		10		
TOTAL TIEMPO DE EXPERIENCIA		47		

Fuente: Carpeta contractual –Hoja de vida formato DAFP.
Elaboró: Dirección Sector Movilidad-Contraloría de Bogotá.

Cabe aclarar, que este cuadro fue tomado de la hoja de vida del contratista y que fue realizado por él y entregado a la entidad para efectos de legalizar la contratación; no obstante al revisar los documentos aportados por el contratista se observa que tan solo acredita experiencia como servidor publico por 11.5 meses

cifra ésta que se diferencia de la que aparece en la hoja de vida suministrada por el arquitecto Muñoz Sánchez.

Así mismo, en la carpeta del contrato a folios 58 a 60, aparece el documento “EVALUACION DE PERFIL” suscrito y elaborado por la directora de Planeación de Transportes de la Entidad, en donde se relaciona como tiempo de experiencia 5 meses en la Secretaria de Planeación, experiencia ésta que no concuerda con los soportes aportados por el contratista, los cuales acreditan 3 meses de experiencia.

3.6.1.2. Hallazgo Administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$63.33 millones, por contratación totalmente innecesaria, dado que las actividades contratadas las realiza igualmente el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en los contratos de Fase III.

Para realizar esta contratación se tienen como antecedentes la misión de la entidad, la cual a continuación se identifica: “La empresa TRANSMILENIO S.A., es una sociedad de orden distrital que tiene como objetivo la gestión, organización y planeación del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el D.C., bajo la modalidad de transporte terrestre automotor...”. Teniendo en cuenta la ficha EBI-D versión marzo de 2010, para el proyecto 7251 “Gestión de Infraestructura del Transporte Público”, proyecto que consiste en la construcción y mantenimiento de las troncales, con sus respectivas estaciones sencillas, estaciones de integración, andenes a lo largo de la troncal, ciclo rutas y la infraestructura de acceso a las estaciones y el objetivo general del proyecto, “Construir y mantener la infraestructura de un sistema masivo de transporte tronco alimentado de buses que movilice en el año 2029 el 75% de los viajes de transporte público”, y los específicos que consisten en a) Gestionar la construcción y adecuación de las troncales del sistema Transmilenio. B) Ejecutar los recursos para la construcción de las troncales. C) Mejorar y mantener la infraestructura física del sistema Transmilenio.

En el proceso auditor, para establecer el hallazgo fiscal se evidencio que en los documentos que hacen parte de la etapa pre contractual y que a su vez forman parte integral del contrato, mencionan “contribución a la meta: Con esta contratación contribuimos al cumplimiento de la meta “ejecutar el 100% de los recursos para la construcción de las troncales Carrera 10 y calle 26”. Meta que se encuentra plasmada en la ficha EBI-D versión marzo de 2010, así las cosas, si la meta consiste en la ejecución de los recursos para la construcción de las tróncales, este ente de control se pregunta, si la contratación de un profesional para que realice seguimiento a los nuevos proyectos de infraestructura que adelanta el IDU por medio de Transmilenio, ayuda o apunta al cumplimiento de la meta, si existen de ante mano contrataciones para realizar interventorías y supervisiones absolutas a dichas obras.

Las obligaciones del contratista, corresponden a: 1) Elaborar un mapa de riesgos para el sistema Transmilenio por intervenciones para la construcción de la fase III. 2) Elaborar el archivo fotográfico de los avances de obra en los corredores de la fase III 3) acompañar la gestión de implantación del proyecto fase III 4) Acompañar la gestión a desarrollar para el recibo de la infraestructura del sistema Transmilenio. 5) Participar en el proceso de revisión del POT en los temas en que interviene Transmilenio.

De acuerdo a las obligaciones exigidas por Transmilenio al contratista para desarrollar el contrato, se puede observar a simple vista que para la obligación No 1, consistente en elaborar un mapa de riesgos por intervenciones para el sistema, este ente de control aclara que desde que surgió el contrato con la empresa que iba a realizar las obras de Transmilenio III etapa, se identificaron todos los riesgos con sus respectivos mapas, ya que este punto para cualquier contratación es exigido por Ley, así mismo está determinado en el manual de contratación del 2006 del Instituto de Desarrollo Urbano en el capítulo 4.3.1.1.2 Evaluación Económica de los Procesos Transmilenio, numeral 4.6. ANALISIS DE RIESGOS, igualmente las empresas interventoras de la ejecución de la fase III de Transmilenio, debieron identificar y realizar los respectivos mapas de riesgos, por lo que este punto se encuentra previsto y desarrollado en los contratos suscritos con empresas que ejecutan los trabajos de la fase en comento del sistema Transmilenio, por lo que este ente de control difiere de este punto en cuanto a que no era necesario contratar este objeto ya que se encuentra previsto y desarrollado en las contrataciones que ejecutan dicha fase, evidenciando una contratación innecesaria concluyendo, con las anteriores consideraciones, que se trata de una contratación antieconómica.

Para la Obligación No 2) Elaborar el archivo fotográfico de los avances de obra de los corredores de la fase II, igual que el punto anterior, la empresa que contrataron para elaborar la interventoría y supervisión del contrato de construcción de la III fase de Transmilenio, se encuentra encargada de realizar tanto los archivos fotográficos como el seguimiento del mismo en todos sus tramos, por lo que este punto no es de recibo para este Ente de Control en el sentido de observar que la administración distrital está contratando el mismo servicio dos veces, determinado igualmente una contratación innecesaria concluyendo, con las anteriores consideraciones, que se trata de una contratación antieconómica.

Para la obligación No 3) Acompañar la gestión de implantación de la fase III, reitera nuevamente la Contraloría de Bogotá en el sentido de que existe contrato de supervisión e interventoría oneroso para realizar esta labor, que la Empresa Transmilenio no tenía la necesidad de haber contratado otra persona para realizarla doble vez, por lo que este punto no es de recibo para el Ente de control.

Para la obligación No 4. Acompañar la gestión a desarrollar para el recibo de la infraestructura del sistema Transmilenio, igual que el punto anterior este ya se encuentra plasmado dentro del contrato de interventoría de obra para el desarrollo de la fase III del sistema por lo que se estaría contratando dos veces el mismo trabajo reiterando que se trata de una contratación innecesaria concluyendo, con las anteriores consideraciones, que se llevo a cabo una contratación antieconómica

Obligación No 5. Participar en el proceso de revisión del POT en los temas en que interviene Transmilenio, a este punto, este Ente de control menciona que todos los estudios referentes al POT, se encuentran previamente analizados y avalados por la entidad competente para realizar cualquier tipo de infraestructura, máxime si es tan grande y de impacto como es del sistema Transmilenio Fase III, por lo que este proceso de revisión del POT estaría siendo contratado dos veces.

Las demás obligaciones que aparecen en el contrato refieren al pago de prestaciones y aportes al sistema de seguridad social, etc.

Así las cosas, y de acuerdo a lo estudiado y evidenciado por el Ente de Control, se infiere que este contrato no debió haberse realizado o suscrito, ya que todos los puntos referentes a obligaciones del contratista se encontraban inmersos en los contratos de interventoría y supervisión suscritos para la ejecución de la Fase III de Transmilenio, por lo que este ente de control difiere de dicha contratación por su redundancia.

Adicionalmente se advierte que la obligación de acompañar la gestión del recibo de la infraestructura del sistema Transmilenio no es consistente con el cronograma de la entrega de esta infraestructura por parte de los contratistas del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU que ejecutan la obras, las cuales estaban programadas para ser entregadas en julio de 2011, teniendo en cuenta que el contrato en mención tenía fecha de vencimiento 26 de febrero de 2010 por lo que no se podía desarrollar esta obligación.

Igualmente, en el desarrollo del contrato No 22 del 26 de febrero de 2009, no se evidencia en los informes entregados por el contratista la mención o advertencia de los atrasos e incumplimiento de las obras de las troncales calle 26 y carrera 10 que le permitieran a la administración tomar medidas para evitar los costos adicionales el cual se tiene conocimiento por parte de este ente de control en comunicación directa del Director del IDU como consecuencia de los problemas mencionados.

Por lo anterior se observa incumplimiento del objetivo de este contrato que esta determinado en la causa de la contratación, contemplada en el estudio técnico y



económico en el numeral a y b *“El objeto de esta contratación es el de poder contar con una persona que garantice un seguimiento permanente a nuevos proyectos de infraestructura que se están adelantando para el sistema Transmilenio por intermedio de Instituto de Desarrollo urbano y que son manejados desde la Dirección de Plantación de Transporte en su Área de proyectos teniendo en cuenta que dicha infraestructura debe cumplir con los parámetros operacionales de diseño definidos por TRANSMILENIO S.A.”*

En consideración a las observaciones anteriormente plasmadas se Concluye por parte de este Ente de control que fue innecesaria la suscripción del contrato determinando detrimento patrimonial que asciende a lo invertido en el mismo.

Lo anterior refleja una actuación antieconómica y que va en contravía de los principios y fines del estado, de la misma contratación administrativa y la Ley.

Se establece falta de planeación, cuidado, observación de realizar la misma contratación varias veces ya que se incumplen los fines de la contratación administrativa e incumplen los principios de la misma, por parte de la Empresa Transmilenio SA, dado que esta contratación fue completamente innecesaria ya que no se observa valor agregado alguno de parte del contratista, además los contratos de interventoría suscritos por Transmilenio y las obras ejecutadas por el IDU, ya contemplan estos puntos a desarrollar como obligaciones del contratista y en forma detallada y seria.

Por las anteriores situaciones se establece incumplimiento al artículo 2º, literal a) de la Ley 87 de 1993, hecho que igualmente se enmarca dentro de los establecido en el Artículo 6 de la Ley 610 de 2000.

Con estos argumentos se establece Hallazgo de carácter administrativo con incidencia fiscal al determinarse detrimento patrimonial en cuantía de \$63.327.096.00 que incluye las adiciones, ya que la suscripción de éste era totalmente innecesaria, si tenemos en cuenta que para desarrollar un proyecto de esta magnitud tanto los estudios previos como los contratistas e interventores y supervisores tienen como obligaciones cumplir con todos y cada uno de los puntos que para este contrato le endilgaron desarrollar al contratista y que ya estaban contemplados en los contratos de interventoría para el desarrollo y ejecución de las obras de Transmilenio Fase III. De la misma manera se evidencia hallazgo disciplinario.

3.6.2. Contratos de Concesión Operadores Fase I y Fase II.

Con la entrada en operación del Sistema TransMilenio, el gobierno distrital, introduce una serie de cambios en la política pública de movilidad encaminados a mejorar la movilidad y garantizar la sostenibilidad operacional y financiera del

Sistema TransMilenio, de tal forma que el nuevo sistema de transporte se desarrolle de manera sostenible y articulada dentro del tradicional mercado del Sistema Público de transporte colectivo de pasajeros, que requiere de un parque automotor en el que exista el equilibrio entre la oferta y demanda del servicio, para lo cual es indispensable que la autoridad distrital de transporte garantice, que se den de manera concurrente 12 escenarios de política pública encaminados a normalizar en el corto y mediano plazo la prestación del servicio público de pasajeros en sus modalidades de colectivo y masivo, así:

- *El primero* dirigido a la reducción en 8,001 vehículos del parque automotor de transporte público definido en Agosto de 2003²⁰ por la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá a través del “Índice de Reducción de la Sobreoferta” y la reorganización de rutas
- *El segundo*, que la consolidación del Sistema TransMilenio garantice a través de la reposición de vehículos con tarjeta de operación vigente (menores de 20 años), la sustitución del parque automotor de transporte público, para lo cual se hace indispensable que mientras persista la sobreoferta, se cumplan las condiciones establecidas el proceso licitatorio que termina con el otorgamiento en concesión no exclusiva del servicio público de transporte masivo que conforma el Sistema Transmilenio, condiciones esenciales para cumplir entre otros con el principio básico de Autosostenibilidad del Sistema en el tiempo.

Es por esto que cualquier actuación administrativa contraria a lo siguiente pactado en la fase II u otra similar, que lesione la política pública de movilidad encaminada a reducir la sobreoferta, se constituye en daño fiscal

(...) CLAUSULA 71- VINCULACIÓN DE VEHÍCULOS AL SERVICIO

Sólo podrán vincularse al servicio los vehículos que obtengan el certificado de Vinculación al Servicio expedido por TRANSMILENIO S.A., el cual será otorgado a cada vehículo de manera individual, únicamente cuando se haya cumplido con los siguientes requisitos:

7.1.1. Presentación ante TRANSMILENIO S.A., de una certificación de los fabricantes o proveedores de los vehículos, en la que acredite que los vehículos fabricados cumplen la tipología prevista en el presente contrato.

²⁰ Para la Contraloría de Bogotá es claro que la actual política de movilidad encaminada a reducir la sobreoferta del parque automotor de servicio público colectivo²⁰, previa la desintegración del vehículo²⁰, es acertada en cuanto que: Como estrategia adicional a la chatarrización de vehículos por la entrada en operación del “Sistema TransMilenio”, para la disminución de la Sobreoferta del Parque automotor de transporte público, se dispuso a través del Decreto Distrital 115 de 2003 la creación de “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”, el cual durante aproximadamente cinco años deberá contar con los recursos necesarios para la compra de los vehículos que serán retirados de circulación por sobreoferta, recursos que provendrán de la creación “Factor de calidad del servicio” que con fundamento en la resolución 4350 de 1998 (Ministerio de Transporte) se incorporó como componente adicional a la tarifa del usuario mediante el Decreto Distrital 259 de 2003²⁰, así:“(...) 6. Que atendiendo lo contemplado en los artículos 1,2,3 y 4 del Decreto Distrital 115 del 2003, es necesario incluir en la tarifa un índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, que será recaudado por las empresas para ser manejado por encargo fiduciario, destinado a la compra de vehículos que se retirarán de circulación (...)”

7.1.2 Poner los vehículos a disposición de TRANSMILENIO S.A. o de la entidad designada por este, para una revisión técnica que permita verificar el cumplimiento de la tipología y la dotación mínima de los vehículos, según lo establecido en el presente contrato, incluyendo la incorporación y funcionalidad de la unidad lógica y de los sistemas de comunicación y control requeridos por TRANSMILENIO S.A., previstos preliminarmente en el presente contrato.

7.1.3 Acreditar que el vehículo se encuentra debidamente matriculado y registrado ante la Secretaría de Tránsito y Transportes o ante las entidades en quienes ésta haya delegado a cualquier título el registro y control de la matrícula de automotores de la ciudad de Bogotá.

7.1.4 Acreditar a satisfacción de TRANSMILENIO S.A., que ha cumplido con las condiciones previstas en el presente contrato para la incorporación del vehículo al tránsito de la ciudad, mediante la reposición de la flota equivalente.

7.1.5 Acreditar que el vehículo cuenta con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente, en tanto el mismo subsista como una obligación legal.

7.1.6 Acreditar el cumplimiento del manual de imagen del Sistema Transmilenio, en lo que tenga que ver con estrategias de comunicación que involucre la imagen, tanto interna como externa de los vehículos establecida por TRANSMILENIO S.A.

La obtención del Certificado de Vinculación al Servicio será requisito indispensable para remunerar la actividad que desarrolla el operador dentro del Sistema Transmilenio a través de cada uno de los vehículos aportados.

CLAUSULA 72 – VINCULACIÓN DE LA FLOTA REQUERIDA PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA

El CONCESIONARIO se obliga a vincular una flota conformada por el número de vehículos conforme al cual le fue adjudicada la licitación pública que da origen al presente contrato, los cuales deberán cumplir con todos los requisitos para la vinculación a la operación. La vinculación de los vehículos se desarrollará con observancia al par y paso que TRANSMILENIO S.A., señala para el efecto debidamente comunicado al CONCESIONARIO.

CLAUSULA 73 - REPOSICIÓN DE FLOTA MODIFICADA MEDIANTE ADENDO 4 AL PLIEGO DE CONDICIONES DE LA LICITACIÓN 007 DE 2002.

Se establece el proceso de desintegración física total, para efectos de reposición, de los vehículos de servicio público colectivo en el Distrito Capital y los vehículos matriculados en Bogotá o Soacha que se encuentren incluidos dentro del Convenio Interadministrativo suscrito entre el Ministerio de Transporte, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía Municipal de Soacha y la Gobernación de Cundinamarca, para la regulación del transporte público del Corredor Bogotá – Soacha y de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital. La reposición de flota se hará de acuerdo a la Resolución 1192 de Noviembre 03 de 2000 o aquellas que la aclaren, adicionen o modifiquen.

Se entiende por reposición de flota el procedimiento mediante el cual se retiran del servicio los vehículos que en la actualidad prestan el servicio público de transporte de pasajeros bajo el sistema colectivo, tanto jurídica como operativamente, para incorporar al servicio los autobuses troncales con tipología específica exigidos para la operación troncal dentro del Sistema Transmilenio.

<i>Tipo de Vehículo</i>	<i>Numero de Unidades por Cada Bus Articulado</i>
<i>Bus</i>	<i>7.0</i>
<i>Buseta</i>	<i>5.3</i>
<i>Colectivo</i>	<i>8.4</i>

Dicha reposición, para efectos de que TRANSMILENIO SA. Admita que el CONCESIONARIO vincule flota al servicio en cualquier tiempo durante la vigencia del contrato de concesión, deberá implicar la sustitución del transporte público colectivo de la ciudad de Bogotá D.C. o Soacha que cuente con la matrícula de Bogotá o Soacha y

- la tarjeta de operación vigente para operar servicios de transporte público urbano; o*
- la tarjeta de operación vigente para operar servicios de transporte público y se encuentren incluidos dentro del Convenio Interadministrativo suscrito entre el Ministerio de Transporte, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía Municipal de Soacha y la Gobernación de Cundinamarca, para la regulación del transporte público del Corredor Bogotá-Soacha.*

De acuerdo a lo ofrecido por el CONCESIONARIO en su oferta.

Los vehículos repuestos no podrán matricularse nuevamente.

El cumplimiento de la obligación de reposición, en los términos previstos en el punto anterior deberá acreditarse al momento de solicitar ante TRANSMILENIO S.A. el certificado de vinculación al servicio al que hace referencia la cláusula 71 del presente contrato de concesión, para cada vehículo(...).

La Secretaria de Transito y Transporte de Bogotá, D.C. expidió la Resolución N° 1193 del 3 de Noviembre de 2000 por medio del cual estableció el procedimiento para el registro inicial de los vehículos tipo bus requeridos para la operación del Sistema transmilenio y definió las equivalencias de sustitución para el registro vehículos.

El Alcalde Mayor de Bogotá, mediante el Decreto 440 de junio de 2001, **“Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2001 - 2004 “BOGOTÁ para VIVIR todos del mismo lado”,** en el Literal, **“Movilidad Inteligente”,** Artículo 15 Programas de Productividad, Capítulo 2 productividad, en el Numeral 2, establece **“... Movilidad Inteligente, Proyectos prioritarios, Reducción del Parque de Buses. Con el objeto de reducir la sobreoferta de buses, para las nuevas rutas de transporte masivo y colectivo se utilizará un factor de reposición que guarde proporción con la ocupación real de calzada de los vehículos reemplazados”,** en este plan estableció la política pública para la reducción del parque automotor del servicio público colectivo, mediante los mecanismos de desintegración física de vehículos en números de equivalencia por cada unidad que ingrese al sistema masivo de transporte.

Posteriormente expide el Decreto 115 de 2003, en su Artículo 6, se estableció **“Reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo con ocasión de la implantación de Troncales del Sistema TransMilenio. Conforme lo establece el artículo 3º del Decreto 2556 de 2001, para la implementación de cada una de las Troncales del Sistema TransMilenio, incluyendo sus rutas alimentadoras, se reducirá la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo de la ciudad, de acuerdo con las equivalencias**

que sean establecidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, y con base en los estudios técnicos respectivos.”., en este determina el procedimiento para llevar a cabo la reducción gradual del parque automotor y delega la responsabilidad de operacionalizar dicha función a la entonces Secretaria de Transito y Transporte, función desempeñada hoy, por la Secretaria Distrital de Movilidad , como cabeza de sector de movilidad en la Ciudad.

El Decreto 115, fue demandado en su oportunidad y mediante Fallo 834 del 26 de abril de 2007, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, estableció “... Visto lo antes analizado, los artículos 6 y 7 aparecen como una ampliación, precisión y desarrollo de aspectos atinentes a la efectividad de los artículos anteriores, previendo a ese fin elementos o supuestos objetivos y resultantes de las circunstancias antes expuestas, las condiciones, formas y procedimientos, como son la fijación de equivalencias por la Secretaría de Tránsito y Transporte y con base en estudios técnicos. ...”, es decir que el artículo 6º, mantuvo su integridad y en consecuencia su aplicabilidad.

La entonces Secretaria de Transito y Transporte, profirió la Resolución 414 de Agosto 27 de 2003, mediante la cual adoptó las medidas para el control de la reposición en la Ciudad, específicamente en el Artículo 1, estableció “... **Definición del concepto reposición.** Conforme a lo previsto en el inciso segundo del artículo 2 de la Ley 688 de 2001 la reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

En desarrollo de este concepto, la reposición en materia de servicio público colectivo implicará la salida del servicio de un vehículo destinado a este servicio, que ha alcanzado su vida máxima legal, y que es reemplazado en el mismo servicio por otro nuevo o de menor edad previa la desintegración física de aquel.

Conforme a lo anterior, solo tienen derecho de reposición, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros que al momento de cumplir la vida útil establecida por la ley, hagan parte de la capacidad transportadora de una empresa debidamente habilitada y con permiso para operar rutas en la ciudad y tengan o hubiesen tenido tarjetas de operación con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 715 de 1994, a través del cual se suspendió el ingreso por incremento de vehículos del parque automotor de transporte público colectivo.”.,

Igualmente, en el Artículo 4 de la Resolución 414, estableció “.. Procedimiento para el registro inicial de un vehículo de transporte masivo. Una vez desintegrados físicamente los vehículos que correspondan a la proporción de desintegración física pactada en el contrato de concesión, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. La sociedad fiduciaria que llevó a cabo el proceso de desintegración física de los vehículos del servicio colectivo, en desarrollo del contrato de encargo fiduciario o contrato de fiducia mercantil suscrito con el propietario del bus desintegrado, solicite, en nombre de una empresa operadora del Sistema Transmilenio, el registro inicial de un vehículo tipo bus articulado o bus alimentador.
2. El nuevo vehículo que ingrese sustituirá un número de vehículos equivalentes de transporte público colectivo que se encuentren vinculados a la operación del servicio. Para estos efectos, deberá acreditarse que los vehículos que se excluyen del servicio para la entrada en reposición de vehículos de transporte masivo, se encontraban prestando el servicio al momento de la

cancelación de los registros públicos. El presente requisito únicamente podrá acreditarse con vehículos que contaran con tarjetas de operación que se encontraran vigentes al 1 de abril de 2003

3. *El número de vehículos equivalentes que la empresa operadora deberá acreditar para el registro inicial de los vehículos del Sistema Transmilenio, será el que se establezca en el contrato de concesión celebrado entre Transmilenio S.A. y la empresa operadora. ...”, y precisa otros aspectos congruentes con el tema de las desintegración física de vehículos con objeto de la entrada del sistema masivo.*

Con base en el marco normativo precitado y demás normas concordantes, Transmilenio suscribió los contratos de concesión para la Fase I, para la operación de las troncales con las Empresas EXPRESO DEL FUTURO S.A., CIUDAD MOVIL S.A., SI 99 S.A. Y METROBUS S.A., estableciendo claramente las equivalencias (desintegración física de vehículos), término conocido como chatarrización, que cada empresa debía cumplir para el ingreso de su Flota. Para la fase II, se realizó un procedimiento similar, tanto para las troncales como para los alimentadores.

Considerando que Transmilenio S.A. es quien suscribe los contratos y parte activa dentro de los mismos, por consiguiente, le asiste la responsabilidad natural de velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivados de su ejecución.

3.6.2.1. Por incumplimiento de los contratos de concesión, no se ha cumplido con las cuotas de desintegración física total de 138 buses (Chatarrización) indispensables para el ingreso de vehículos Articulados y Alimentadores, situación ésta que además de afectar la política pública de reducción de la sobreoferta del transporte público colectivo afecta la estabilidad del sistema, el medio ambiente e impacta negativamente la movilidad .

Al efectuar la revisión del cumplimiento de las cuotas de chatarrización; de acuerdo a los datos reportados por la Secretaría de Movilidad, y teniendo en cuenta que es una obligación derivada de los contratos, actividad que se cumple en coordinación con la Autoridad de Transito en cabeza de la Secretaria Distrital de Movilidad (Antes Secretaría de Tránsito y Transporte), en lo pertinente al registro de las matrículas, previa la acreditación de las cuotas de desintegración física de vehículos del servicio publico colectivo; e igualmente teniendo claro que la autorización para el ingreso y operación dentro del sistema, es por naturaleza de los contratos y por consiguiente responsabilidad de Transmilenio S.A., se estableció que la empresas: SI 02 S.A. **ingresó vehículos articulados a su Flota sin cumplir totalmente con el requisito de la chatarrización**, presentando un faltante en la sumatoria de los coeficientes de utilización que asciende a 18.441269850, cifra que al proyectarla a su equivalente de acuerdo a los factores, en unidades vehiculares que debieron chatarrizarse en forma oportuna, es una

cantidad equivalente a: 138 buses. A continuación se relacionan las placas de los articulados que presentan faltantes en las cuotas de desintegración física.

CUADRO No. 45
RELACIÓN ARTICULADOS CON PENDIENTES EN DESINTEGRACIÓN FISICA

NO	TIPO	EMPRESA	PLACA ENTRA	CANTIDAD PLACAS SALEN	SUMA PORCENTAJE DE UTILIZACIÓN	DIFERENCIA
1	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE638	1	0.111111111	0.888888889
2	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE635	1	0.111111111	0.888888889
3	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE636	1	0.111111111	0.888888889
4	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE270	1	0.111111111	0.888888889
5	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE272	1	0.111111111	0.888888889
6	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE274	1	0.111111111	0.888888889
7	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE022	1	0.111111111	0.888888889
8	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE275	1	0.111111111	0.888888889
9	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE788	1	0.111111111	0.888888889
10	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE639	1	0.111111111	0.888888889
11	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE276	1	0.111111111	0.888888889
12	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE277	1	0.111111111	0.888888889
13	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE784	1	0.111111111	0.888888889
14	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE637	1	0.111111111	0.888888889
15	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE273	1	0.133333333	0.866666667
16	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE902	1	0.133333333	0.866666667
17	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE787	1	0.133333333	0.866666667
18	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE271	1	0.133333333	0.866666667
19	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE786	1	0.133333333	0.866666667
20	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE634	2	0.157936506	0.842063494
21	ARTICULADO	SI - 02 S. A.	VEE278	1	0.178571428	0.821428572
TOTAL						18.44126985

Fuente: Datos Secretaria de Movilidad y Transmilenio
Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

La sumatoria de coeficientes faltantes, de acuerdo al tipo de vehículo (bus, buseta y microbús, que corresponde según el contrato es de 0.133333333, 0.1785714286 y 0.111111111, respectivamente, los cuales al ser proyectados sobre el total de coeficiente (18.44126985), produce un faltante que en términos de unidades de buses alcanza un total de 138. Al totalizar lo antes señalado, se obtiene el incumplimiento de las cuotas de chatarrización, así:

**CUADRO No. 46
PROYECCIONES COSTO DE LOS VEHICULOS NO CHATARRIZADOS OPORTUNAMENTE**

Valor en \$			
EMPRESAS	TIPO VEHICULO / BUS	PRECIOS PROMEDIO **	TOTALES
SI 02 S.A.	138	86,946,533	11,998,621,554

Fuente: **Tabla de precios utilizados por las fiduciarias para compra de vehículos a chatarrizar con cargo al fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio (factor de calidad)

Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

3.6.2.1.1. Hallazgo Administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$11.998.6 millones por que SI 02 S.A. una de las empresas operadoras del sistema TransMilenio incumplió las cuotas de desintegración física de 138 buses contraviniendo lo establecido en el contrato de concesión.

Los anteriores hechos permiten considerar que no se ejercieron los debidos controles al momento de la autorización y posterior ingreso de las unidades a la Flota, situación que ocasiona incumplimiento de las condiciones del contrato, respecto de las cuotas de chatarrización, al no desintegrar oportunamente 138 buses, ocasionando con ello un daño fiscal en cuantía de \$11.998.6 millones, hecho con el cual se incumplió la política pública Distrital, orientada a la reducción de la sobre oferta de transporte público en la Ciudad y que está explícita en los contratos de concesión.

Con estas actuaciones la Empresa Transmilenio S.A. esta transgrediendo las normas precitadas Resolución 1193 de 3 de Noviembre de 2000, Decreto 440 de junio de 2001, Decreto 115 de 2003, Resolución 414 de Agosto 27 de 2003 y demás normas concordantes y complementarias y los Contratos de Concesión, con lo cual se configura un hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, teniendo en cuenta que son obligaciones de los servidores públicos de acuerdo con lo establecido en la Ley 87 de 1993, artículo 2, numerales: a) *Proteger los recursos de la organización, buscando su adecuada administración ante posibles riesgos que lo afecten;* b) *Garantizar la eficacia, la eficiencia y economía en todas las operaciones promoviendo y facilitando la correcta ejecución de las funciones y actividades definidas para el logro de la misión institucional;* d) *Garantizar la correcta evaluación y seguimiento de la gestión organizacional;* f) *Definir y aplicar medidas para prevenir los riesgos, detectar y corregir las desviaciones que se presenten en la organización y que puedan afectar el logro de sus objetivos;*

Ley 734 de 2002 artículo 34, numeral 1. *“Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de Derecho Internacional Humanitario, los demás ratificados por el Congreso, las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales, los estatutos de la entidad, los reglamentos y los manuales de funciones, las decisiones judiciales y disciplinarias, las convenciones colectivas, los contratos de trabajo y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente. Numeral 2. Cumplir con diligencia, eficiencia e imparcialidad el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u*



omisión que cause la suspensión o perturbación injustificada de un servicio esencial, o que implique abuso indebido del cargo o función.

Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado.” Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.2.2. Se afecta la política pública de disminución de la sobreoferta por modificación a los contratos de concesión, al determinar que a través de la suscripción de otrosíes se dejaron de chatarrizar el equivalente a 389.4 buses por valor de \$8.414.7 millones.

3.6.2.2.1 Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por la firma de otrosí con la empresa EXPRESO DEL FUTURO S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

La Secretaria de Transito y Transporte de Bogotá, D.C. expidió la Resolución No. 1193 del 3 de Noviembre de 2000 por medio del cual estableció el procedimiento para el registro inicial de los vehículos tipo bus requeridos para la operación del Sistema Transmilenio y definió las equivalencias de sustitución para el registro vehículos.

El Alcalde Mayor de Bogotá, mediante el Decreto 440 de junio de 2001, **“Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2001 - 2004 “BOGOTÁ para VIVIR todos del mismo lado”**, en el Literal Movilidad Inteligente, Artículo 15 Programas de Productividad, Capítulo 2 productividad, en el Numeral 2, establece *“... Movilidad Inteligente, Proyectos prioritarios, Reducción del Parque de Buses. Con el objeto de reducir la sobreoferta de buses, para las nuevas rutas de transporte masivo y colectivo se utilizará un factor de reposición que guarde proporción con la ocupación real de calzada de los vehículos reemplazados”*, en este plan estableció la política pública para la reducción del parque automotor del servicio público colectivo, mediante los mecanismos de desintegración física de vehículos en números de equivalencia por cada unidad que ingrese al sistema masivo de transporte.

Posteriormente expide el Decreto 115 de 2003, en su Artículo 6, se estableció *“Reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo con ocasión de la implantación de Troncales del Sistema TransMilenio. Conforme lo establece el artículo 3º del Decreto 2556 de 2001, para la implementación de cada una de las Troncales del*

Sistema TransMilenio, incluyendo sus rutas alimentadoras, se reducirá la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo de la ciudad, de acuerdo con las equivalencias que sean establecidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, y con base en los estudios técnicos respectivos.”, en este determina el procedimiento para llevar a cabo la reducción gradual del parque automotor y delega la responsabilidad de operacionalizar dicha función a la entonces Secretaria de Transito y Transporte, función desempeñada hoy, por la Secretaria Distrital de Movilidad , como cabeza de sector de movilidad en la Ciudad.

El Decreto 115, fue demandado en su oportunidad y mediante Fallo 834 del 26 de abril de 2007, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, estableció “... Visto lo antes analizado, los artículos 6 y 7 aparecen como una ampliación, precisión y desarrollo de aspectos atinentes a la efectividad de los artículos anteriores, previendo a ese fin elementos o supuestos objetivos y resultantes de las circunstancias antes expuestas, las condiciones, formas y procedimientos, como son la fijación de equivalencias por la secretaria de Tránsito y Transporte y con base en estudios técnicos. ...”, es decir que el artículo 6º, mantuvo su integridad y en consecuencia su aplicabilidad.

La entonces Secretaria de Transito y Transporte, profirió la Resolución 414 de Agosto 27 de 2003, mediante la cual adoptó las medidas para el control de la reposición en la Ciudad, específicamente en el Artículo 1, estableció “... **Definición del concepto reposición.** Conforme a lo previsto en el inciso segundo del artículo 2 de la Ley 688 de 2001 la reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

En desarrollo de este concepto, la reposición en materia de servicio público colectivo implicará la salida del servicio de un vehículo destinado a este servicio, que ha alcanzado su vida máxima legal, y que es reemplazado en el mismo servicio por otro nuevo o de menor edad previa la desintegración física de aquel.

Conforme a lo anterior, solo tienen derecho de reposición, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros que al momento de cumplir la vida útil establecida por la ley, hagan parte de la capacidad transportadora de una empresa debidamente habilitada y con permiso para operar rutas en la ciudad y tengan o hubiesen tenido tarjetas de operación con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 715 de 1994, a través del cual se suspendió el ingreso por incremento de vehículos del parque automotor de transporte público colectivo.”,

Igualmente, en el Artículo 4 de la Resolución 414, estableció “.. Procedimiento para el registro inicial de un vehículo de transporte masivo. Una vez desintegrados físicamente los vehículos que correspondan a la proporción de desintegración física pactada en el contrato de concesión, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. La sociedad fiduciaria que llevó a cabo el proceso de desintegración física de los vehículos del servicio colectivo, en desarrollo del contrato de encargo fiduciario o contrato de fiducia mercantil suscrito con el propietario del bus desintegrado, solicite, en nombre de una empresa operadora del Sistema Transmilenio, el registro inicial de un vehículo tipo bus articulado o bus alimentador.

2. El nuevo vehículo que ingrese sustituirá un número de vehículos equivalentes de transporte público colectivo que se encuentren vinculados a la operación del servicio. Para estos efectos, deberá acreditarse que los vehículos que se excluyen del servicio para la entrada en reposición de vehículos de transporte masivo, se encontraban prestando el servicio al momento de la cancelación de los registros públicos. El presente requisito únicamente podrá acreditarse con vehículos que contaran con tarjetas de operación que se encontraran vigentes al 1 de abril de 2003

3. El número de vehículos equivalentes que la empresa operadora deberá acreditar para el registro inicial de los vehículos del Sistema Transmilenio, será el que se establezca en el contrato de concesión celebrado entre Transmilenio S.A. y la empresa operadora. ...”, y precisa otros aspectos congruentes con el tema de las desintegración física de vehículos con objeto de la entrada del sistema masivo.

Con base en el marco normativo precitado y demás normas concordantes, Transmilenio suscribió un contrato de concesión para la Fase I, con la Empresa EXPRESO DEL FUTURO S.A., donde estableció claramente las equivalencias (desintegración física de vehículos), termino conocido como chatarrización, que cada empresa operadora debía cumplir para el ingreso de su Flota, por consiguiente, al existir normatividad vigente para el caso concreto de la definición de cuotas y coeficientes equivalentes para la chatarrización de vehículos, no pueden las partes por medio de la suscripción de un otrosí modificar la Ley, aspecto que taxativamente esta claro en el Artículo 40 transcrito de la Ley 80 de 1993, que dice: “... **siempre que no sean contrarias a la constitución, la ley ...**” tal como se hizo de modificar el factor de equivalencia y permitir consignaciones o compensaciones en dinero o en otras manifestaciones, cuando las normas pertinentes no permiten, ni autorizan este tipo de compensaciones o modificaciones, toda vez, que el **objeto central de la chatarrización es disminuir la sobreoferta del servicio público colectivo y reemplazar buses, busetas y colectivos que hayan cumplido son su vida útil por buses de transporte masivo; para mejorar la movilidad, la calidad del servicio y contribuir a la protección del medio ambiente,** subrayado fuera del texto.

Con estas actuaciones la Empresa Transmilenio S.A. esta transgrediendo las normas precitadas Resolución 1193 de 3 de Noviembre de 2000, Decreto 440 de junio de 2001, Decreto 115 de 2003, Resolución 414 de Agosto 27 de 2003 y los Contratos de Concesión, con lo cual se configura un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, teniendo en cuenta que son obligaciones de los servidores públicos de acuerdo con lo establecido en la Ley 87 de 1993, artículo 2, numerales: a) *Proteger los recursos de la organización, buscando su adecuada administración ante posibles riesgos que lo afecten;* b) *Garantizar la eficacia, la eficiencia y economía en todas las operaciones promoviendo y facilitando la correcta ejecución de las funciones y actividades definidas para el logro de la misión institucional;* d) *Garantizar la correcta evaluación y seguimiento de la gestión organizacional;* f) *Definir y aplicar medidas para prevenir los riesgos, detectar y corregir las desviaciones que se presenten en la organización y que puedan afectar el logro de sus objetivos.*

Ley 734 de 2002 artículo 34, numeral 1. *Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de Derecho Internacional Humanitario, los demás ratificados por el Congreso, las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales, los estatutos de la entidad, los reglamentos y los manuales de funciones, las decisiones judiciales y disciplinarias, las convenciones colectivas, los contratos de trabajo y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente. Numeral 2. Cumplir con diligencia, eficiencia e imparcialidad el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o perturbación injustificada de un servicio esencial, o que implique abuso indebido del cargo o función.*

3.6.2.2.2. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 51 buses en cuantía de \$942,2 millones, por la firma de otrosí con la empresa CIUDAD MOVIL S.A, modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Por el incumplimiento normativo similar al detallado en el hallazgo identificado bajo el número 3.6.2.2.1. del presente informe, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa CIUDAD MOVIL S.A., donde entre otros aspectos, modificaron los factores de equivalencia de chatarrización y se establecieron compensaciones económicas en aporte único que asciende a \$1.550 millones con destino al fondo de contingencia y \$1.942 millones para dotar los buses de la fase I de un sistema de información al usuario, para determinar un total de \$3.492 millones, cifra que al dividirla entre la cantidad de vehículos que faltan por chatarrizar (51), se obtienen un valor de \$68,470,588 por cada unidad a chatarrizar.

Con base en las cifras antes señaladas, se tiene que el valor unitario de cada chatarra, es ostensiblemente inferior al precio promedio utilizado por las fiduciarias para la adquisición de vehículos a chatarrizar, el cual se ubica en \$86.9 millones, valor que al operarlo con las unidades pendientes por chatarrizar (51), se obtiene un valor que asciende a \$4.432.2 millones. Tal como se aclaró en el párrafo anterior el valor de ingreso a favor de Trasmilenio asciende únicamente a \$3.492. millones. Con lo anterior se determina diferencia, a continuación descrita: ($\$4.432.2 - \$3.492 = \$942.2$ millones).

El valor de \$942.2 millones producto de la suscripción del Otro si, constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado." Para efectos de esta ley se entiende por daño

patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.2.2.3. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 139.4 buses en cuantía de \$477,8 millones, por la firma de otrosí con la empresa SI 99 S.A, modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Por el incumplimiento normativo similar al detallado en el hallazgo identificado bajo el número 3.6.2.2.1. del presente informe, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa SI-99-S.A., donde entre otros aspectos, modificaron los factores de equivalencia de chatarrización y se estableció compensación económica, autorizando a la Empresa a efectuar inversión en infraestructura por cuantía de \$2.500,0 millones y dotación de accesorios consistente en sistemas de información para los buses por valor de (\$4.117,0 millones, para un total de \$6.617,0 millones.

El anterior valor dividido entre la cantidad de buses pendientes de chatarrizar (139.4), genera un valor unitario de cada chatarra únicamente de \$47.4 millones, monto inferior al valor promedio utilizado por las fiduciarias para la adquisición de vehículos a chatarrizar, el cual se ubica en \$86.9 millones.

Con base en las cifras antes señaladas, se tiene que el valor unitario de cada chatarra, es ostensiblemente inferior al precio promedio utilizado por las fiduciarias para la adquisición de vehículos a chatarrizar, el cual se ubica en \$86.9 millones, valor que al operarlo con las unidades pendientes por chatarrizar (139.4), se obtiene un valor que asciende a \$7.094.8 millones. Tal como se aclaró en el párrafo anterior el valor de ingreso a favor de Trasmilenio asciende únicamente a \$6.617.0. millones, generando diferencia de (\$6,617,0 - 7,094,8 = - 477,8) millones, valor que corresponde a un daño al patrimonio.

El valor de \$477.8 millones producto de la suscripción del Otro si, constituye un menor valor de compensación constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado.” Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.2.2.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria por la firma de otrosí con la empresa METROBUS S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Por el incumplimiento normativo similar al detallado en el hallazgo identificado bajo el número 3.6.2.2.1. del presente informe, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa METROBUS S.A., donde entre otros aspectos, modificaron los factores de equivalencia de chatarrización y se estableció compensación económica, autorizando a la Empresa a efectuar inversión en infraestructura por cuantía de \$136.0 millones por cada uno de los diecinueve (19) buses vinculados, obteniendo un total de \$2.586.0 millones. Igualmente, se autorizó un aporte en infraestructura “.. en el patio que opera para dar cumplimiento a la normas ambientales relacionadas con las licencia de vertimientos”, por valor de \$600 millones, para un gran total de \$3.184,0 millones

Por la suscripción de modificaciones contractuales, en abierto desconocimiento de la normatividad vigente con relación a control y disminución de la sobreoferta de vehículos de transporte público colectivo en concordancia con la política pública acerca del mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Bogotá, D.C., se determina un hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.

3.6.2.2.5. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 11,9 buses en cuantía de \$82,6 millones, por la firma de otrosí con la empresa TRANSMASIVO S.A., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Por el incumplimiento normativo similar al detallado en el hallazgo identificado bajo el número 3.6.2.2.1. del presente informe, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa TRANSMASIVO

S.A., donde entre otros aspectos, modificaron los factores de equivalencia de chatarrización y se estableció compensación económica, al autorizar la Entidad valorar a \$80 millones cada chatarra, valor inferior al promedio. Al efectuar la respectiva operación por la cantidad de buses por chatarrizar (11,9), se obtienen un total de \$ 952,0 millones de pesos.

Al aplicar a los 11.9 vehículos el precio promedio utilizado por las fiduciarias para la compra de vehículos a chatarrizar, que se ubica en \$86.9 millones, se obtiene un valor 1034,6 millones que al comparar con el valor efectivamente recibido de 952,0 millones presenta una diferencia de \$82.6 millones de pesos.

El valor de \$82.6 millones producto de la suscripción del Otro sí, constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. *Daño patrimonial al Estado.* " Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.2.2.6 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 30 buses en cuantía de \$2.608,3 millones, por la firma de otrosí con la empresa ETMA S. A. modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Congruente con el marco normativo expuesto en el hallazgo 3.6.2.2.1, la Entidad suscribió un otrosí modificadorio del contrato de concesión vigente con la empresa ETMA S.A., donde entre otros aspectos, se modificó el factor de equivalencia de buses, que estaban inicialmente en 3 y paso 1.5.

Adicionalmente unificó el tipo de vehículo (bus, buseta y colectivo), en uno solo, contraviniendo el marco jurídico precitado.

Dicho cambio originó una diferencia a favor del operador consistente en faltante de (30) buses, hecho que al cuantificar aplicando el precio promedio utilizado por las

fiduciarias para la compra de vehículos a chatarrizar, que se ubica en \$86.9 millones asciende a un cuantía de \$2.608,3 millones de pesos.

El valor de \$2.608.3 millones producto de la suscripción del Otro si, constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. *Daño patrimonial al Estado.* " Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.2.2.7 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 17 buses en cuantía de \$1.434,6 millones, por la firma de otrosí con la empresa CITIMOVIL S. A ., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Congruente con el marco normativo expuesto en el hallazgo 3.6.2.2.1, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa CITIMOVIL S. A., donde entre otros aspectos, se modificó el factor de equivalencia de buses, que estaban inicialmente en 3 y paso 1.5.

Adicionalmente unificó el tipo de vehículo (bus, buseta y colectivo), en uno solo, contraviniendo el marco jurídico precitado.

Dicho cambio originó una diferencia a favor del operador consistente en faltante de (17) buses, hecho que al cuantificar aplicando el precio promedio utilizado por las fiduciarias para la compra de vehículos a chatarrizar, que se ubica en \$86.9 millones asciende a un cuantía de \$1.434.6 millones de pesos.

El valor de \$1.434.6 millones producto de la suscripción del Otro si, constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado.” *Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.*

3.6.2.2.8 Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, al determinar que falta chatarrizar 33 buses en cuantía de \$2.869,2 millones, por la firma de otrosí con la empresa SI 03 S.A. ., modificando los factores de desintegración física de vehículos de transporte público colectivo con destino a articulados y alimentadores.

Congruente con el marco normativo expuesto en el hallazgo 3.6.2.2.1, la Entidad suscribió un otrosí modificatorio del contrato de concesión vigente con la empresa SI 03 S.A., donde entre otros aspectos, se modificó el factor de equivalencia de buses, que estaban inicialmente en 3 y pasó 1.5.

Adicionalmente unificó el tipo de vehículo (bus, buseta y colectivo), en uno solo, contraviniendo el marco jurídico precitado.

Dicho cambio originó una diferencia a favor del operador consistente en faltante de (33) buses, hecho que al cuantificar aplicando el precio promedio utilizado por las fiduciarias para la compra de vehículos a chatarrizar, que se ubica en \$86.9 millones asciende a un cuantía de \$2.869.2 millones de pesos.

El valor de \$2.869.2 millones producto de la suscripción del Otro si, constituye un menor valor de compensación por desintegración física total de vehículos de transporte público colectivo (chatarrización), con referencia al precio promedio, determinándose un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo fiscal que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado.” *Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho*



privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

3.6.3. La Contraloría de Bogotá advierte por errores, en la estructuración técnica y financiera del SITP, detectados en la evaluación del pliego de condiciones de la licitación pública TMSA –LP-004-2009, que ocasionarían la presentación y adjudicación de propuestas también con errores que podrían generar daño patrimonial, a las arcas del Distrito Capital, aproximado de \$467.759 millones y cuatro (4) operadores obtendrían utilidad adicional de \$199.886 millones; adicionalmente lo negociado en el paro aumento en \$276.000 millones, quedando entonces la retribución a los propietarios de la flota antigua en \$6,63 billones constantes de 2009; lo anterior se constituye en un Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.

La Contraloría de Bogotá inició auditoria al proceso licitatorio TMSA –LP-004-2009, SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - S.I.T.P. , atendiendo derecho de petición radicado, en Abril 19 de 2010, por el grupo de diez (10) empresas encabezadas por Transcard S.A. (Firma Juan Carlos Martínez Sánchez) , del cual se corrió traslado a la Personería de Bogotá. Se aclara que el derecho de petición DPC-402-10, se recibió en la Dirección de Apoyo al Despacho del Contralor, con el número 201030840 del 19 de Abril de 2010. El 25 de mayo de 2010 la Dirección Sector Movilidad le informa al Señor Juan Carlos Martínez Sánchez que mediante comunicación 201035551 del 10 de Mayo se remitió al gerente general de Transmilenio S.A. una función de advertencia por *“errores en la estructuración técnica my financiera del SITP, que ocasionarían la presentación y adjudicación de propuestas, también con errores que podría generar un daño patrimonial aproximado de \$467.759.000.000 a las arcas del Distrito Capital”*²¹, el cual corresponde a los resultados de auditoria que previamente y de acuerdo con la denuncia (del DPC-402-10) se había adelantado, así:

Teniendo en cuenta que el SITP iniciara operaciones en marzo de 2011, contando solamente con la disponibilidad de patios para las cuatro zonas donde operaran articulados y biarticulados, y que los padrones, buses, busetas y microbuses de las nueve (9) zonas restantes, seguirían haciendo uso de los 302 parqueaderos tradicionales y de los talleres de mantenimiento y reparación de vehículos dispersos a lo largo y ancho de la ciudad, queda claro que al menos por los primeros cinco (5) años (prorrogables) el SITP no podrá contar con los patios taller, que son indispensables para el control de frecuencias y despacho de rutas, y que las actividades de mantenimiento no podrán realizarse de manera centralizada como se viene haciendo en el Sistema Transmilenio, es de esperar

²¹ Función de Advertencia No. 201035551 del 10-05-2010 y Traslado Hallazgo 201036871 del 13-05-2010.

que los beneficios económicos y de calidad en la prestación del servicio, solo serán posibles en el mejor de los escenarios a partir del 2016.

Al margen de lo que ha significado para la política pública de movilidad, haberse suspendido en noviembre de 2009 la chatarrización de sobreoferta con recursos del Factor de Calidad dejando ociosos cerca de \$66 mil millones (\$43 mil millones en las fiduciarias, y \$23 mil millones en cartera), del incumplimiento en la chatarrización estructurada para la entrada de articulados, ocasionada por la modificación de los contratos de concesión de las Fases I y II del Sistema Transmilenio, que en contravía de la política pública fueron cambiados por otras actividades, y del atraso en la estructuración del Sistema Integrado de Recaudo Control e Información (SIRCI), que junto con los patios constituyen el corazón del SITP, y sin haberle informado a los usuarios del transporte público que con la entrada en operación del SITP, desaparecerá la restricción que tienen los buses y busetas del actual servicio público de transportar pasajeros de pie, pues en el SITP en cada metro libre al interior del bus o buseta se transportarán 7 personas por metro cuadrado al igual que lo que está establecido para el actual Sistema Transmilenio, y **por la restricción manifestada en dos (2) ocasiones por Transmilenio S.A de la reserva del modelo del SITP²²**, con fundamento en lo establecido en el numeral 4 del decreto 2474 de 2008, y comprendida por la Contraloría de Bogotá.

A continuación se informa sobre las situaciones mas relevantes observadas en la auditoria de gestión que se viene adelantando en Transmilenio S.A. en cumplimiento del PAD 2010 Ciclo I, al proyecto del pliego de condiciones y pliego definitivo de la licitación pública TMSA –LP-004-2009, colgado en la pagina WEB www.contratos.gov.co.. Situaciones, que se explican a continuación y sobre las cuales, una vez realizada su evaluación permiten identificar la existencia de Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria.

3.6.3.1. Errores en la Estructuración Técnica que afectan la Estructuración Financiera

I. POR ERROR DEL ESTRUCTURADOR EN LA ASIGNACIÓN DE LOS 15.788 VEHÍCULOS DE FLOTA ANTIGUA QUE DEBEN SER INCORPORADOS AL

²² **Primera:** En marzo 11 de 2010, la Contraloría de Bogotá solicita a Transmilenio S.A. información relacionada con la estructuración del SITP. El 12 de marzo, Transmilenio S.A. informa que parte de la "información solicitada es la que se encuentra contenida en el modelo financiero, la cual se encuentra bajo reserva en virtud de lo establecido en el numeral 4 del artículo 3 del Decreto 2474 de 2008". **La segunda:** En Marzo 16 de 2010, nuevamente solicita información relacionada con la estructuración del SITP, Transmilenio S.A. en marzo 19 de 2010, responde: "y se le hizo saber que la información relacionada con la estructuración de la tarifa técnica y de remuneración a los operadores, así como los escenarios que se tomaron como base para establecer los valores que se fijaron en la licitación, se encuentran bajo reserva al tenor de lo ordenado en el numeral 4 del artículo 3 del decreto 2474 de 2008"

SITP, SE HABRÁ ADJUDICADO EN JULIO 2 DE 2010 LA OPERACIÓN DE LAS 13 ZONAS DEL SITP, CON LA OFERTA DE COMPRAR 6.418 MICROBUSES CUANDO EN REALIDAD LA CANTIDAD MÁXIMA QUE SE PUEDE OFERTAR ES DE 4.867, ES DECIR, QUE SE ESTARÍA OFERTANDO LA COMPRA DE 1.551 MICROS QUE NO EXISTEN EN EL INVENTARIO DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO QUE ENTRAN AL SITP, IGUALMENTE SE HABRÁN COMPROMETIDO A COMPRAR 4.867 BUSES, CUANDO REALMENTE DEBERÍAN COMPRAR 6.418. ESTA SITUACIÓN QUE DEJARÍA POR FUERA DEL SITP A MUCHOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS, AFECTARÁ DE MANERA IMPORTANTE LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA DE LOS OFERENTES SELECCIONADOS, PUES 9 DE ELLOS NO HABRÁN INCLUIDO EL PAGO DE RENTA A LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN CERCA DE \$468 MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DEL 2009, Y LOS 4 RESTANTES HABRÁN INCLUIDO DE MAS \$200 MIL MILLONES DE PESOS CONSTANTES DEL 2009.

En la estructuración del pliego de condiciones del SITP, en el Anexo 6 denominado “*Lista de vehículos y propietarios registrados*”, se relacionan 15.788 vehículos (6.418 buses, 4.503 busetas, 4.867 microbuses), con la placa y las cédulas de sus propietarios, que se encontraban operando el 31 de julio de 2007 y que son los mismos que aparecen en:

- En el numeral 2.6 del anexo técnico del pliego de condiciones, relacionados con el modelo, la edad y el tipo de vehículo, que “*deben ser adquiridos o incorporados por cada operador zonal, es decir abarca aquellos vehículos aptos para la operación, como aquellos que deben ser desintegrados*”, **identificados con una tipología diferente al anexo 6**, así: 4.867 buses, 4.503 busetas, 6.418 microbuses.
- En la proforma 8 que contiene el valor mínimo a ofertar por modelo y tipo de vehículo, que dice: “*El suscrito.... Identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi calidad de...., en representación de...., tal como consta en el certificado de existencia y representación legal, en cumplimiento de lo previsto en el pliego de condiciones de la licitación pública No. 004 de 2009, me permito manifestar que, con la presentación de la propuesta, presento la “ESTRATEGIA DE PARTICIPACION, SOSTENIBILIDAD Y PERMANENCIA DE PROPIETARIOS” que a continuación se detalla y asumo el compromiso de cumplir las condiciones propuestas durante la vigencia de la concesión*”, corresponde a la misma lista de vehículos identificados con una tipología igual a la del numeral 2.6 del anexo técnico (4.867 buses, 4.503 busetas, 6.418 microbuses), **pero diferente a la del anexo 6**, en la que la tipología de vehículos es de: 6.418 buses, 4.503 busetas, 4.867 microbuses.

CUADRO No. 47
POR ERROR EN LA ASIGNACION DE LA FLOTA ANTIGUA LOS CONCESIONARIOS SE
ESTARIAN OBLIGANDO A ADQUIRIR FLOTA DIFERENTE A LA REAL

TIPO VEHICULO	PLIEGOS DEFINITIVOS			LO VERIFICADO POR LA CONTRALORIA DE BOGOTÁ EN EL REGISTRO DISTRITAL AUTOMOTOR
	ANEXO 6 - LISTA DE VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS REGISTRADOS PARTES 1 Y 2 DEFINITIVO (RDA)	PROFORMA DE ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN SOSTENIBILIDAD Y PERMANENCIA DE PROPIETARIOS - NUMERO 8 DEFINITIVA	NUMERAL 2.6. DEL ANEXO TÉCNICO VEHÍCULOS TPC ACTUAL QUE DEBE ADQUIRIR O INCORPORAR CADA OPERADOR ZONAL	
B U S	6.418	4.867	4.867	6.418
BUSETA	4.503	4.503	4.503	4.503
MICROBUS	4.867	6.418	6.418	4.867
Total	15.788	15.788	15.788	15.788

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la pagina WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Verificado por la Contraloría de Bogotá, que en los tres listados la sumatoria total de vehículos es igual a 15.788, se determinó -tal como aparece en los cuadros 1 y 2-, que la tipología real que es la que corresponde al anexo 6 denominado “*Lista de vehículos y propietarios registrados*”, es decir la que identifica si el vehículo es bus, buseta o microbús, no es la misma que aparece en el numeral 6 del anexo técnico, y en la proforma 8, por lo cual todos los participantes que acudan hasta el 15 de mayo de 2010 cuando se cierra la licitación, habrán presentado sus propuestas con error, y como tal se habrá adjudicado también con error a los 13 concesionarios seleccionados, **que habrán ofrecido de manera global la compra de:**

- 6.418 microbuses cuando en realidad la cantidad máxima que se puede ofertar es de 4.867, es decir que se estaría ofertando la compra de 1.551 micros que no existen en el inventario de vehículos del transporte colectivo que entran al SITP
- 4.867 buses, con lo cual se dejarían de comprar 1.551 del total de los 6.418 buses que se encontraban operando el 31 de julio de 2007 y que como tal deberían ser incorporados al SITP
- En lo que corresponde a las busetas no existe diferencia

CUADRO No. 48

LOS OPERADORES ESTARIAN OFERTANDO LA COMPRA 6.418 MICROBUSES CUANDO EN REALIDAD LA CANTIDAD MÁXIMA QUE SE PUEDE OFERTAR ES DE 4.867, IGUALMENTE SE HABRÁN COMPROMETIDO A COMPRAR 4.867 BUSES, CUANDO REALMENTE DEBERÍAN COMPRAR 6.418

13 ZONAS DEL SITP	COMPARACION ENTRE PROFORMA 8 Y ANEXO 6								MAYOR O MENOR CANTIDAD DE VEHICULOS QUE SE OFERTA COMPRAR POR ERROR EN LA ESTRUCTURACION			
	CANTIDAD A COMPRAR CON ERROR EN ESTRUCTURACION				CANTIDAD REAL A COMPRAR							
	(Proforma 8)				Anexo 6- Igual Contraloria							
	Micro	Buseta	Bus	Total	Micro	Buseta	Bus	Total	Micro	Buseta	Bus	Total
Bosa	1.137	524	507	2.168	507	524	1.137	2.168	630	0	-630	0
Suba Oriental	767	548	160	1.475	160	548	767	1.475	607	0	-607	0
Kennedy	1.041	356	504	1.901	504	356	1.041	1.901	537	0	-537	0
Perdomo	415	98	177	690	177	98	415	690	238	0	-238	0
Tintal - Zona F.	284	0	91	375	91	0	284	375	193	0	-193	0
Calle 80	316	424	136	876	136	424	316	876	180	0	-180	0
Fontibón	533	151	373	1.057	373	151	533	1.057	160	0	-160	0
Ciudad Bolívar	449	297	340	1.086	340	297	449	1.086	109	0	-109	0
Engativá	406	378	379	1.163	379	378	406	1.163	27	0	-27	0
Suba Pueblo	40	265	816	1.121	816	265	40	1.121	-776	0	776	0
Usaquén	525	813	712	2.050	712	813	525	2.050	-187	0	187	0
San Cristóbal	191	112	327	630	327	112	191	630	-136	0	136	0
Usme	314	537	345	1.196	345	537	314	1.196	-31	0	31	0
TOTAL	6.418	4.503	4.867	15.788	4.867	4.503	6.418	15.788	1.551	0	-1.551	0

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co

Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

VEAMOS AHORA LOS EFECTOS DINERARIOS AL INTERIOR DE CADA PROPUESTA PRESENTADA

Habiéndose **incluido en el numeral 4.5.1** “Estrategia de Democratización”, en la nota 1 el anuncio de “(...) *que los concesionarios de la operación del SITP deberán adquirir o incorporar el 100% de la flota actual de transporte público colectivo (...)*” y que la renta fija mensual para los propietarios que decidan entrar después de adjudicada la licitación será inferior en un 10% a la de quienes participaron desde el comienzo del proceso, se puede asegurar que los oferentes estructuran sus propuestas con una tarifa que incluirá dentro de sus costos la totalidad de la flota relacionada en la proforma 8 que diligenciada con el valor mínimo que de acuerdo al modelo y tipo de vehículo tiene que ofrecer el licitante al propietario del vehículo.

CUADRO No. 49
VALOR DE LA FLOTA ANTIGUA QUE SERIA VALORADA CON ERROR
POR LOS LICITANTES, POR ERROR EN PLIEGOS DE CONDICIONES.

ZONA	CANTIDAD	VALOR DE LOS 15.788 VEHICULOS DE FLOTA ANTIGUA			
		CON ERROR EN PROFORMA 8 DEL PLIEGO	SIN ERROR EN PROFORMA 8 DEL PLIEGO	DIFERENCIA (Millones de \$)	%
Bosa	2.168	196.256	221.763	-25.507	11,5%
Suba Oriental	1.475	125.106	149.677	-24.571	16,4%
Kennedy	1.901	174.838	196.496	-21.659	11,0%
Perdomo	690	63.428	73.049	-9.621	13,2%
Tintal - Zona F.	375	34.512	42.357	-7.846	18,5%
Calle 80	876	75.491	82.751	-7.260	8,8%
Fontibón	1.057	101.260	107.696	-6.437	6,0%
Ciudad Bolívar	1.086	101.582	105.947	-4.365	4,1%
Engativá	1.163	109.099	110.113	-1.014	0,9%
Suba Pueblo	1.121	123.855	92.285	31.570	-34,2%
Usaquén	2.050	193.449	185.783	7.666	-4,1%
San Cristóbal	630	64.344	58.795	5.550	-9,4%
Usme	1.196	109.386	107.902	1.484	-1,4%
TOTAL	15.788	1.472.605	1.534.613	-62.008	4,0%

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la pagina WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Siendo así, veamos lo que sucedería en cada zona, por ofrecer la compra de 1.551 busetas de transporte colectivo antiguo que no existen, y por dejarse de comprar 1.551 buses de flota antigua que forman parte del total de la flota que el modelo del SITP se obligo a incorporar, ya sea para operar en él, o para ser chatarrizados por tener en el 2011 una edad superior a los doce (12) años de vida útil, y bajo el supuesto de que los propietarios de los vehículos participen en el negocio del SITP por el pago de la denominada “Renta Fija” renegociada en el paro del 1 al 4 de marzo de 2010.

- 1. En Bosa:** donde se requieren 507 micros, se estarían comprando 1.137, es decir 630 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 630 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$196.256 millones, es decir \$25.507 millones (11.5%) menos que los \$221.763 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no

será de \$ 847.825 millones, sino de \$ 958.014 millones, y entonces **la diferencia, es decir, \$110.189 millones de pesos constantes del 2009 (13.0%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**

2. **En Suba Oriental:** donde se requieren 160 micros, se estarían comprando 767, es decir 607 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 607 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$125.106 millones, es decir \$24.571 millones (16.4%) menos que los \$149.677 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$540.458 millones, sino de \$646.604 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$106.146 millones de pesos constantes del 2009 (19.6%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**
3. **En Kennedy:** donde se requieren 504 micros, se estarían comprando 1.041, es decir 537 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 537 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$174.838 millones, es decir \$21.659 millones (11.0%) menos que los \$196.496 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$755.298 millones, sino de \$848.863 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$93.564 millones de pesos constantes del 2009 (12.4%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**
4. **En Perdomo:** donde se requieren 177 micros, se estarían comprando 415, es decir 238 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 238 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$63.428 millones, es decir \$9.621 millones (13.2%) menos que los \$73.049 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$274.010 millones, sino de \$315.571 millones, y entonces **la**

diferencia, es decir \$41.560 millones de pesos constantes del 2009 (15.2%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.

5. **En Tintal - Zona F:** donde se requieren 91 micros, se estarían comprando 284, es decir 193 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 193 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$34.512 millones, es decir \$7.846 millones (18.5%) menos que los \$42.357 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$149.091 millones, sino de \$182.984 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$33.893 millones de pesos constantes del 2009 (22.7%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**
6. **En Calle 80:** donde se requieren 136 micros, se estarían comprando 316, es decir 180 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 180 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$75.491 millones, es decir \$7.260 millones (8.8%) menos que los \$82.751 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$326.122 millones, sino de \$357.485 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$31.363 millones de pesos constantes del 2009 (9.6%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**
7. **En Fontibón:** donde se requieren 373 micros, se estarían comprando 533, es decir 160 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 160 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$101.260 millones, es decir \$6.437 millones (6.0%) menos que los \$107.696 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$437.441 millones, sino de \$465.247 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$27.806 millones de pesos constantes del 2009 (6.4%),**

se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.

8. **En Ciudad Bolívar:** donde se requieren 340 micros, se estarían comprando 449, es decir 109 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 109 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$101.582 millones, es decir \$4.365 millones (4.1%) menos que los \$105.947 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$438.834 millones, sino de \$457.690 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$18.856 millones de pesos constantes del 2009 (4.3%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**
9. **En Engativá:** donde se requieren 379 micros, se estarían comprando 406, es decir 27 más que los requeridos, y se estarían dejando de comprar 27 buses. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$109.099 millones, es decir \$1.014 millones (0.9%) menos que los \$110.113 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$471.308 millones, sino de \$475.690 millones, y entonces **la diferencia, es decir \$4.382 millones de pesos constantes del 2009 (0.9%), se tendría que pagar durante los próximos 24 años, con recursos del presupuesto distrital, o con un reajuste en la tarifa ya adjudicada el 2 de julio de 2010.**

Caso contrario sucede en:

1. **En Suba Pueblo:** donde se requieren 816 micros, sólo se estarían comprando 40, es decir 776 menos que los requeridos, y se estarían comprando 776 buses de más. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$123.855 millones, es decir \$31.570 millones (34.2%) **más** que los \$92.285 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar después de lo negociado en el paro a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$535.053 millones, sino de \$398.669 millones, y

entonces la diferencia, es decir \$136.384 millones de pesos constantes del 2009 (25.5%), por no corresponder a un costo real que tenga que suceder, se habrá convertido para el concesionario en una **UTILIDAD ADICIONAL** a la estructurada para esta zona.

2. **En Usaquén:** donde se requieren 712 micros, sólo se estarían comprando 525, es decir 187 menos que los requeridos, y se estarían comprando 187 buses de más. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$193.449 millones, es decir \$7.666 millones (4.1%) **más** que los \$185.783 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$835.698 millones, sino de \$802.582 millones, y entonces la diferencia, es decir **\$33.116 millones de pesos constantes del 2009 (4.0%), por no corresponder a un costo real que tenga que suceder, se habrá convertido para el concesionario en una **UTILIDAD ADICIONAL** a la estructurada para esta zona.**
3. **En San Cristóbal:** donde se requieren 327 micros, sólo se estarían comprando 191, es decir 136 menos que los requeridos, y se estarían comprando 136 buses de más. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$64.344 millones, es decir \$5.550 millones (9.4%) **más** que los \$58.795 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$277.967 millones, sino de \$253.993 millones, y entonces la diferencia, es decir **\$23.974 millones de pesos constantes del 2009 (8.6%), por no corresponder a un costo real que tenga que suceder, se habrá convertido para el concesionario en una **UTILIDAD ADICIONAL** a la estructurada para esta zona.**
4. **En Usme:** donde se requieren 345 micros, sólo se estarían comprando 314, es decir 31 menos que los requeridos, y se estarían comprando 31 buses de más. Por este error del estructurador, el licitante habrá liquidado como costo de la flota antigua a incorporar, la suma de \$109.386 millones, es decir \$1.484 millones (1.4%) **más** que los \$107.902 millones, el costo real mínimo de la flota asignada para esta zona. Situación esta por la cual la denominada “renta mínima que el operador de esta zona se compromete a pagar a los propietarios de los vehículos de flota antigua”, no será de \$ 472.549 millones, sino de \$466.137 millones, y entonces la diferencia, es decir **\$6.412 millones de pesos constantes del 2009 (1.4%), por no corresponder a un costo real**

que tenga que suceder, se habrá convertido para el concesionario en una **UTILIDAD ADICIONAL** a la estructurada para esta zona.

I. ERRORES EN DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA ANTIGUA Y SUS EFECTOS EN LA RENTA FIJA A PAGAR DURANTE 24 AÑOS.

1. Por efectos del error en la distribución de la flota antigua, la renta fija a pagar durante 24 años, a los propietarios de la flota antigua, que antes del paro era de \$3,3 billones, y que por lo negociado para su terminación, se dijo quedaría en \$6,4 billones, aumentó en \$276 mil millones, quedando entonces en \$6,63 billones de pesos constantes del 2009.

CUADRO No. 50

POR ERROR EN LA ESTRUCTURACION FINANCIERA 9 DE LOS OFERENTES SELECCIONADOS, NO HABRÁN INCLUIDO EL PAGO DE RENTA A LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE FLOTA ANTIGUA CERCA DE \$468 MIL MILLONES Y LOS 4 RESTANTES HABRÁN INCLUIDO DE MAS \$200 MIL MILLONES

Precios constantes del 2009

ZONA	TOTAL Vehículos	PAGO ANTES DEL PARO, DESPUES DEL PARO Y EL VALOR REAL: MINIMO A PAGAR A LOS PROPIETARIOS DE LA FLOTA ANTIGUA					DIFERENCIA PARA LOS 24 AÑOS DESPUES DEL PARO	
		A LICITAR POR 24 AÑOS <u>CON ERROR PLIEGOS</u>		A LICITAR <u>SIN ERROR PLIEGOS</u>			Millones de \$ constantes de 2009	%
		ANTES DEL PARO	DESPUES DEL PARO	MENSUAL	ANUAL	24 AÑOS		
Bosa	2.168	437.454	847.825	3.326	39.917	958.014	110.189	13,0%
Suba Oriental	1.475	279.501	540.458	2.245	26.942	646.604	106.146	19,6%
Kennedy	1.901	389.365	755.298	2.947	35.369	848.863	93.564	12,4%
Perdomo	690	141.146	274.010	1.096	13.149	315.571	41.560	15,2%
Tintal Zona F.	375	76.595	149.091	635	7.624	182.984	33.893	22,7%
Calle 80	876	169.021	326.122	1.241	14.895	357.485	31.363	9,6%
Fontibón	1.057	225.361	437.441	1.615	19.385	465.247	27.806	6,4%
Ciudad Bolívar	1.086	226.580	438.834	1.589	19.070	457.690	18.856	4,3%
Engativá	1.163	243.572	471.308	1.652	19.820	475.690	4.382	0,9%
Suba Pueblo	1.121	276.231	535.053	1.384	16.611	398.669	-136.384	-25,5%
Usaquén	2.050	432.427	835.698	2.787	33.441	802.582	-33.116	-4,0%
San Cristóbal	630	143.351	277.967	882	10.583	253.993	-23.974	-8,6%
Usme	1.196	244.755	472.549	1.619	19.422	466.137	-6.412	-1,4%
TOTAL	15.788	3.285.359	6.361.654	23.019	276.230	6.629.529	267.874	4,2%

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la pagina WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

2. No habiéndose modificado en el modelo financiero, después del paro, las tarifas máximas de remuneración a los operadores del SITP, queda evidenciado que las variables de rentabilidad y/o retorno de la inversión del modelo financiero eran tan altas, que al ser ajustadas a la baja, le permitieron absorber los \$3,34 billones de pesos constantes del 2009 que costo la negociación del levantamiento del paro.

Habiéndose definido antes del paro, en el pliego de condiciones, el valor máximo de las tarifas que el SITP estaría dispuesto a pagar a los operadores troncales y zonales, y por no haberse modificado estas tarifas, después del paro, queda evidenciado que la rentabilidad inmersa dentro del costo de la tarifa de operación troncal y zonal, supone un valor alto, pues no de otra forma se puede explicar que el Sistema, sin que se modifique la tarifa técnica de los operadores troncales y zonales, asuma una erogación anual ADICIONAL negociada para el levantamiento del paro, que tal como se observa en el cuadro siguiente, sobrepasa a precios constantes de hoy, la suma \$139 mil millones mensuales, que durante los 24 años le significaran a los usuarios del SITP pagar a precios de hoy cerca de \$3.3 billones, que en términos comparativos servirían para pagar el 79% de los \$4.2 billones que se ha estimado costara la Primea Línea del Metro.

CUADRO No. 51

LA RENTA MENSUAL A PAGAR A LOS PROPIETARIOS DE LA FLOTA ANTIGUA SE DUPLICÓ CON EL PARO
(Millones de \$ constantes del 2009)

	MENSUAL	ANUAL	EN 24 AÑOS	
	\$	\$	\$	%
Valor pago mensual precios constantes antes de la negociación	11.407,5	136.890,0	3.285.358,5	100,0%
Valor pago mensual REAL precios constantes después de la negociación	23.019,2	276.230,4	6.629.528,5	201,8%
DIFERENCIA	11.611,7	139.340,4	3.344.170,0	101,8%

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Es por lo anterior, que en la estructuración del modelo de referencia, la tasa Interna de retorno (TIR), con la que se remunera el capital invertido por los Operadores servicio troncal (RT) y los Operadores servicio Zonal (RZ), incluido como costo en las tarifas de “remuneración a la operación zonal y troncal”, es tal alta que permitió duplicar y aumentar la renta mensual de los propietarios de la flota actual, sin afectar y por consiguiente sin modificar el costo máximo de la Tarifa Técnica de operación troncal y zonal definidas en los estudios previos, con las cuales los licitantes diseñaran su estrategia tarifaria para la construcción de la oferta, las cuales se habrán seleccionado y adjudicado el 2 de julio de 2010, de acuerdo al cronograma de la Licitación Pública (TMSA-LP-004-2009) hasta ahora previsto.

Es importante señalar que como respuesta a las actuaciones del Ente de Control, la entidad emitió la Adenda No 5, mediante la cual corrige las inconsistencias evidenciadas en los párrafos anteriores.

II. RESULTA INJUSTO PARA LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE DEL SITP, QUE EN LA TARIFA SE INCLUYA UN PAGO DEL 3% QUE POR NO TENER UNA CONTRAPARTIDA EN EL COSTO, SE CONVERTIRÍA EN EL PAGO DE LO

NO DEBIDO, SIMPLEMENTE POR HABERSE ESTRUCTURADO EN LA TABLA DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS, UN 10% DE MARGEN PARA LA OFERTA ECONÓMICA.

CUADRO No. 52

TARIFAS MAXIMAS DE REFERENCIA ESTABLECIDAS POR EL ESTRUCTURADOR, EN EL PLIEGO DE CONDICIONES PARA LA REMUNERACIÓN TRONCAL Y ZONAL, DE LAS CUALES SON OBJETO DEL MARGEN DEL 10% LA DE PASAJEROS PARA LOS OPERADORES ZONALES (1) Y POR KILOMETRO PARA LOS OPERADORES TRONCALES (2)

Por kilómetro	REMUNERACION A PAGAR A LOS OPERADORES ZONALES								REMUNERACION A LOS OPERADORES TRONCALES						
	Por Pasajero (1)	Por kilómetro				Por vehiculo				Por kilometro (2)			Por Vehiculo		
		Microbus	Buseta	Buseton	Padron	Microbus	Buseta	Buseton	Padron	Articu.		Padron	Articu.	Biartic	Padron
Biartic	219,57	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
	178,55	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
	188,38	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
3.356	169,12	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247	2.909		2.160	8.158,457	11.602,892	4.781,482
3.356	166,32	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247	2.909		2.160	8.158,457	11.602,892	4.781,482
Kennedy	225,62	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
Tintal Z															
Franca	204,59	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
Perdomo	222,10	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
San Cristóbal	91,64	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247	2.909	3.356	2.160	8.158,457	11.602,892	4.781,482
Suba Oriental	223,03	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
Suba Pueblo	245,59	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						
Usaquén	175,98	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247	2.909	3.356	2.160	8.158,457	11.602,892	4.781,482
Usme	180,78	1.075,13	1.181,22	1.167,94	1.579,94	1.246,985	1.722,607	2.151,976	4.646,247						

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co

Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

En referencia al puntaje máximo de 300 puntos, establecido por el estructurador para calificar las propuestas, de los cuales 105 puntos que corresponde al 35% del total de la calificación, se destinan a la evaluación de la propuesta económica. El valor máximo se otorgará al licitante que haya solicitado en su propuesta el pago de una tarifa por kilómetro recorrido y/o pasajero transportado que se encuentre mas cerca del 90% de la tarifa de referencia máxima señalada en los estudios previos y que aparece en el cuadro anterior. La Contraloría de Bogotá, considera oneroso para los intereses de los usuarios, que se les incluya como costo fijo, un valor que no corresponde a ninguna erogación del operador, sino que simplemente se fijo para cumplir con unos parámetros de competencia fijados de manera injusta en la construcción de la tabla de “factores y criterios de escogencia y adjudicación”, máxime si se tiene en cuenta que difícilmente las ofertas sobrepasaran en número las 13 zonas ofrecidas, con toda seguridad los licitantes estarán pegados todos al techo de la tarifa de referencia, y se habrán ganado entonces el 10% de la tarifa, simplemente por licitar y permitir que el estructurador crea que ha diseñado un menú de factores novedoso para el proceso de selección.

CUADRO No. 53
FACTORES Y CRITERIOS PARA SELECCIONAR LOS CONCESIONARIOS

FACTORES	PUNTAJE PARCIAL	PUNTAJE TOTAL
1. PARTICIPACIÓN DE PROPIETARIOS	85	
2. PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS DE TPC	50	
3. PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE MASIVO	30	
4. PROTECCIÓN A LA INDUSTRIA NACIONAL	30	
5. ACREDITACIÓN DE MULTAS Y DEMÁS SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO	Resta Puntaje	
PUNTAJE MÁXIMO PROPUESTA TÉCNICA		195
6. PUNTAJE MÁXIMO PROPUESTA ECONÓMICA	105	105
PUNTAJE MÁXIMO TOTAL		300

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

A manera de ejemplo veamos el efecto económico que tendría esta decisión sobre los \$1.600 que cuesta un pasaje en el Transmilenio: dentro del costo del pasaje, el costo total con el que se remunera al operador es del 70% (\$1,120.00), y el 10% al que nos estamos refiriendo sería entonces aproximadamente de \$48.00 por pasaje que equivale a un pago de lo no debido equivalente al 3% de la tarifa que le usuario debe pagar

III. SIN HABERSE MODIFICADO LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA Y OPERACIONAL, Y SIN QUE SE HUBIERAN PRODUCIDO LOS LAMENTABLES HECHOS DEL PARO DE TRANSPORTADORES OCURRIDO ENTRE EL 1 Y 4 DE MARZO, EN ENERO 30 DE 2010 SE PRODUCEN ENTRE PREPLIEGOS Y PLIEGOS CAMBIOS ESTRUCTURALES IMPORTANTES EN EL PATRIMONIO, QUE EN LA MAYORÍA DE LAS ZONAS PRESENTAN INCREMENTOS HASTA DEL 50% , EN EL CAPITAL DE TRABAJO INCREMENTOS HASTA DEL 268% COMO EN SAN CRISTOBAL Y 180% EN ENGATIVÁ, Y DISMINUCIONES EN LA ACREDITACIÓN DE CONSECUCCIÓN DE CRÉDITOS.

Definida la estructuración operacional y técnica del SITP, uno de los aspectos mas importantes para estimular la participación justa y equitativa de pequeños propietarios e inversionistas en el negocio, lo constituye la construcción rigurosa de un modelo financiero, que además de minimizar los riesgos de operación, garantice la sostenibilidad del Sistema a lo largo de los 24 años de la concesión, para lo cual se requiere, además de ser asertivos en la determinación de los flujos de ingresos por atención de la demanda y sus correspondientes egresos operacionales, se debe igualmente determinar los flujos de capital propio incorporados como capital de trabajo y patrimonio y las necesidades de apalancamiento, que garanticen de manera armónica en montos y fechas, la renovación de flota antigua y nueva que cumpla los 12 años de vida útil establecidos, la atención del flujo de pagos de renta mensual de los propietarios

de la flota actual y las inversiones en los patios taller, inversiones estas que si bien es cierto en el largo plazo son pagadas TODAS por los usuarios del sistema, deberán ser atendidas en el momento que se requiera con flujos provenientes, de manera armónica, del patrimonio y del apalancamiento financiero, cumpliendo entonces el capital de trabajo la función de atender la operación del día a día.

CUADRO No. 54
LA RENTA MENSUAL DE LOS PROPIETARIOS DE LA FLOTA SE DUPLICÓ CON EL PARO
(Millones de \$ constantes del 2009)

	PREPLIEGOS (OCT. 28 DE 2009)			PLIEGOS (ENERO 30 DE 2010)			AUMENTOS					
	Patrimonio	C. Trabajo	Créditos	Patrimonio	C. Trabajo	Créditos	Patrimonio		C. Trabajo		Créditos	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	%	(\$)	%	(\$)	%
Bosa	50.000	10.000	134.000	52.604	7.250	131.264	2.604	5%	-2.750	-28%	-2.736	-2,04%
Suba Oriental	22.000	5.000	67.000	30.846	4.962	33.886	8.846	40%	-38	-1%	-33.114	49,42%
Kennedy	39.000	9.000	124.000	59.422	7.759	108.571	20.422	52%	-1.241	-14%	-15.429	12,44%
Perdomo	13.000	3.000	38.000	19.814	4.414	27.290	6.814	52%	1.414	47%	-10.710	28,18%
Tintal Zona F.	9.000	2.000	29.000	14.011	2.974	22.453	5.011	56%	974	49%	-6.547	22,58%
Calle 80	19.000	5.000	61.000	28.630	5.543	48.753	9.630	51%	543	11%	-12.247	20,08%
Fontibón	49.000	6.000	177.000	51.828	10.519	134.136	2.828	6%	4.519	75%	-42.864	24,22%
Ciudad Bolívar	28.000	6.000	90.000	23.056	3.523	75.431	-4.944	18%	-2.477	-41%	-14.569	16,19%
Engativá	46.000	7.000	164.000	43.801	19.598	116.509	-2.199	-5%	12.598	180%	-47.491	28,96%
Suba Pueblo	58.000	15.000	181.000	67.742	13.564	151.691	9.742	17%	-1.436	-10%	-29.309	16,19%
Usaquén	54.000	11.000	182.000	76.741	17.642	189.349	22.741	42%	6.642	60%	7.349	4,04%
San Cristóbal	50.000	6.000	181.000	59.684	22.059	151.575	9.684	19%	16.059	268%	-29.425	16,26%
Usme	30.000	7.000	92.000	34.329	5.444	71.414	4.329	14%	-1.556	-22%	-20.586	22,38%
TOTAL	467.000	92.000	1.520.000	562.508	125.251	1.262.322	95.508	20%	33.251	36%	257.678	16,95%

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

No se entiende como en desarrollo del proceso licitatorio para la adjudicación del SITP, que se supone convoca a los interesados para que participen en un proceso, **previamente estructurado en sus componentes técnico, legal y financiero**, Transmilenio S.A. en su calidad de gestor del Sistema, el enero 30 de 2010, sin que se haya modificado la estructuración técnica y operacional, y sin que se hubieran producido los lamentables hechos del paro de transportadores ocurrido entre el 1 y 4 de marzo del 2010, modifica al alza la capacidad financiera de los proponentes definidos por la robustez de capital de trabajo²³, patrimonio²⁴ y

²³ **3.2.6.1.2** Capital de Trabajo: El proponente debe acreditar que cuenta con un capital de trabajo de acuerdo a la zona y se refiere a la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente. Este valor será tomado de los estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2009, el cual debe ser:

experiencia en consecución de financiación²⁵, **indicadores financieros²⁶ que mas allá de constituirse en requisitos habilitantes para calificar como elegibles la propuesta, son indispensables para asegurar en su dimensión real la viabilidad financiera de cada una de las 13 propuestas seleccionadas, y BLINDAR EL PROCESO, DE PRACTICAS QUE MINIMICEN LA PARTICIPACIÓN JUSTA DE LOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS**

Lo anterior observación es al margen de las modificaciones al Pliego de Condiciones, que se relacionan a continuación:

IV. MODIFICACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES QUE DENOTAN FALENCIAS EN LA ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – S.I.T.P.

ADENDA No. 1: (FEBRERO 9 DE 2010)

Modificación al Cronograma de la Licitación, Numeral 2.6

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
Num. 2.6 Cronograma de la Licitación Audiencia de aclaración de Pliego de Condiciones. <u>Lugar: TRANSMILENIO S.A.</u>	Num. 2.6 Cronograma de la Licitación. <i>Cambio de lugar</i> para la Audiencia de aclaración de Pliego de Condiciones. <u>Lugar: <i>Club de Ejecutivos Ubicado en la carrera 7 No. 26-20 Piso No. 30</i></u>

ADENDA No. 2: (FEBRERO 14 DE 2010)

Modificación al Cronograma de la Licitación, Numeral 2.6

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
Num. 2.6 Cronograma de la Licitación • Inicio del Plazo para presentación de ofertas: <u>Febrero 15 de 2010</u> • Audiencia de aclaración de Pliego de Condiciones: <u>Febrero 16 de 2010 a las 9:00 a.m.</u>	Num. 2.6 Cronograma de la Licitación. • <u><i>Incluyen:</i></u> <u><i>Audiencia explicativa por parte de la administración frente a las observaciones formuladas en la Audiencia de Tipificación, estimación y asignación de riesgos.</i></u> <u><i>Fecha: Febrero 16 de 2010 a las 9:00 a.m. Lugar: Club de Ejecutivos, carrera 7 No. 26-20 piso 30.</i></u> <u><i>Cambio de fechas:</i></u> • Inicio plazo para presentación de ofertas. Fecha: <u>Febrero 19 de 2010.</u> Lugar: TRANSMILENIO S.A. • Audiencia de aclaración de Pliego de Condiciones. <u><i>Fecha: Febrero 22 de 2010 a las 9:00 a.m.</i></u>

²⁴ **3.2.6.1.1** Patrimonio: Será el registrado a 31 de diciembre de 2009 y se exigirá de acuerdo con la zona

²⁵ **3.2.7** Experiencia en consecución de Financiación (Proforma 4B):Será tomada en cuenta la experiencia en la consecución efectiva de financiación o la realización de aportes a capital para proyectos de transporte, y/o construcción de obras civiles por el sistema de concesión, y/o sistemas de financiación privada de proyectos de infraestructura, para lo cual el proponente debe acreditar que después del 1 de enero de 1998 ha obtenido financiación por un valor mínimo de acuerdo a la zona en la cual presente propuesta así:

²⁶ Los indicadores financieros, junto con el de existencia, experiencia y representación legal, se constituyen en los requisitos habilitantes, para calificar como elegibles las propuestas

ADENDA No. 3: (FEBRERO 18 DE 2010)

Modificación al Anexo 5 - Matriz de Riesgos – Contratos de Concesión de la Operación del SITP - Tipificación, asignación y mitigación de riesgos contractuales

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Anexo 5. MATRIZ DE RIESGOS – Clase: Regulatorio Causa del Riesgo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variación de la Tarifa, • Mayores costos por cambio en regulación ambiental, • Cambio en la regulación laboral • Cambio de Tasas, impuestos y contribuciones. <p>Clase: Cambiaro Causa del Riesgo: Riesgo cambiario en la compra de equipos</p>	<p>Anexo 5. MATRIZ DE RIESGOS – <u>Cambios:</u> Clase: Regulatorio Causa del Riesgo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variación de la Tarifa, • Cambio de Tasas, impuestos y contribuciones. <p><u>Eliminados:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Mayores costos por cambio en regulación ambiental.</u> • <u>Cambio en la regulación laboral</u> <p>Clase: Cambiaro Causa del Riesgo: Riesgo cambiario en la compra de equipos <u>y en el costo de financiación</u></p>

ADENDA No. 4: (ABRIL 13 DE 2010)

Sección 1. Modificación al GLOSARIO

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>1.3.2 GLOSARIO Control Total sobre la flota: ...e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario <u>sólo hasta después de cumplidos los seis primeros años contados a partir de la entrega material del vehículo</u>, sin que medie autorización del concesionario de operación.</p> <p>Propietario: Para efectos de la presente licitación y únicamente para dar cumplimiento al requisito habilitante de participación de propietarios, se entiende por propietario de vehículo de transporte colectivo en el Distrito Capital, la persona que ostente la propiedad de máximo dos vehículos en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.</p> <p>Los propietarios de más de dos vehículos no serán tenidos en cuenta para el cumplimiento del requisito habilitante de participación de propietarios pero si para el factor de evaluación de Suma de número Propietarios.</p> <p>Igualmente se homologarán como propietarios de vehículos de transporte colectivo en el Distrito Capital, los locatarios que ostenten esta calidad en máximo dos vehículos según certificación de la compañía de leasing que figure como propietaria en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.</p>	<p>1.3.2 GLOSARIO: Control sobre la flota: ... e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario <u>en cualquier momento</u> sin que medie autorización del concesionario de operación.</p> <p>Propietario: Para efectos de la presente licitación y únicamente para dar cumplimiento al requisito habilitante de “<u>experiencia en transporte</u> participación de propietarios”, se entiende por propietario de vehículo de transporte colectivo en el Distrito Capital, la persona que ostente la <u>condición de locatario o la</u> propiedad de máximo dos vehículos en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.</p> <p>Los propietarios <u>o locatarios</u> de más de dos vehículos no serán tenidos en cuenta para el cumplimiento del requisito habilitante de participación de propietarios pero si para el factor de <u>escoencia y adjudicación</u> “de Suma de número Propietarios”.</p> <p><u>La condición de locatario se acreditará con la presentación de la certificación de la certificación</u> de la compañía de leasing que figure como propietaria en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.</p> <p><u>Se incluye:</u> <u>Empresa de Transporte Público Colectivo:</u></p>

	<u>Se considera como aquella que ha sido habilitada para prestar el servicio de transporte público colectivo y/o transporte público mixto, mediante una Resolución vigente de la autoridad de transporte de Bogotá.</u>
--	---

Sección 1. Modificación al Numeral 3.2.3.5, Promesas de Sociedad Futura

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Cuando el proponente se presente como promesa de sociedad futura deberá cumplir con los siguientes requisitos y acreditarlos con la propuesta:</p> <p>... b) Se considerará que tiene lugar la presentación de una propuesta bajo la promesa de Constituir una sociedad futura de objeto único con el objeto de celebrar y ejecutar el contrato de concesión – objeto único – Julio de 2009</p>	<u>Se elimina el literal b</u>

Sección 1. Modificación a la Nota 3 del Numeral 3.2.5.1, Experiencia en transporte con participación de propietarios (PROFORMA 5A, 5B y 6)

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Nota 3. Se reitera lo expresado en el artículo 12 del Decreto 309 de 2009, en el cual se establece que la participación de propietarios en el presente proceso de selección de operadores NO estará condicionada a la expedición de "paz y salvos" por parte de las empresas.</p>	<p><u>Nota 3.</u> <u>...Se reitera lo expresado en el artículo 15 del Decreto 309 de 2009...</u></p>

Sección 1. Modificación al Numeral 3.2.5.1, Experiencia de transporte con número de vehículos (PROFORMA 5A, 5B y 6)

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>... e) Que el acuerdo entre las partes constituirá título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder <u>por parte del propietario a partir del sexto año contado desde la entrega del vehículo sin que medie autorización del concesionario de operación</u></p>	<p><u>... e) ... se podrá ceder en cualquier momento sin que medie autorización del concesionario de operación.</u></p>

Sección 1. Modificación al Numeral 3.2.5.3, Experiencia del asistente técnico (PROFORMA 5C)

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>El proponente debe presentar la proforma 5 C diligenciada, en la cual se certifique la contratación o participación bajo cualquier modalidad de vinculación o como integrante de una promesa de sociedad futura de una persona jurídica o de un equipo de profesionales que cumplan las funciones de asistente técnico experto en planeación y operación de sistemas de transporte público de pasajeros. El asistente técnico debe cumplir como mínimo...</p>	<p>...una promesa de sociedad futura de una persona jurídica o de un equipo de profesionales que cumplan las funciones de asistente técnico experto en planeación y operación de sistemas de transporte público terrestre de pasajeros. El asistente técnico debe cumplir como mínimo las siguientes condiciones...</p>

Sección 1. Modificación a la Nota 1 del Numeral 4.5.1, Estrategia de Democratización

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Nota 1. Teniendo en cuenta que los concesionarios de la operación del SITP deberán adquirir o incorporar el 100% de la flota actual de transporte público colectivo, con las limitaciones definidas en las minutas de los contratos, los propietarios que decidan no participar en las propuestas tendrán las siguientes alternativas:</p> <p>...</p>	<p>Nota 1. ...</p>

<ul style="list-style-type: none"> No participar en el negocio y vender sus vehículos a los adjudicatarios de la licitación, en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los vehículos (por tipo y modelo) 	<ul style="list-style-type: none"> No participar en el negocio y vender sus vehículos a los adjudicatarios de la licitación, en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los vehículos (por tipo y modelo). <u>En este caso el valor de los vehículos será inferior en un 10% al de quienes participaron desde el comienzo del proceso. Los propietarios que participen en el proceso de selección en proponentes que no resulten adjudicatarios, no serán sujetos del descuento señalado en la presente viñeta</u> <p><u>Quienes adquieran la calidad de propietarios con posterioridad a la fecha de apertura de la licitación (enero 30 de 2010) no serán objeto del pago de renta fija mensual o del valor del vehículo obligatorio para los concesionarios. No obstante, de conformidad con lo establecido en la presente nota, los concesionarios de operación deben adquirir también estos vehículos por lo cual pactarán libremente con los propietarios su valor o mecanismo de vinculación.</u></p>
--	---

Sección 1. Modificación al cuadro del Numeral 4.5.3, Participación de Empresas de Transporte Masivo

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Puntaje 20: A los proponentes que presenten entre 99 y 80 buses de transporte masivo en Bogotá.</p> <p>Puntaje 10: A los proponentes que presenten entre 80 y 60 buses de transporte masivo en Bogotá.</p> <p>Puntaje 0: A los proponentes que presenten menos de 60 buses de transporte masivo en Bogotá.</p>	<p><i>Se modifica la tabla así:</i></p> <p><u>Puntaje 30:</u> A los proponentes que presenten 80 o más buses de transporte masivo en Bogotá.</p> <p><u>Puntaje 20:</u> A los proponentes que presenten entre 79 y 60 buses de transporte masivo en Bogotá.</p> <p><u>Puntaje 10:</u> A los proponentes que presenten entre 59 y 40 buses de transporte masivo en Bogotá.</p> <p><u>Puntaje 0:</u> A los proponentes que presenten menos de 40 buses de transporte masivo en Bogotá</p>

Sección 2. Modificación de la viñeta 3 de la cláusula primera de la PROFORMA 2, Compromiso de origen de fondos, legalidad y anticorrupción.

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>Que se compromete a no dar ni ofrecer dinero u otra utilidad de manera directa o indirecta a través de terceros, a ningún funcionario público, ni a sus parientes <u>en</u> cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad y/o primero civil, ni a persona alguna ya sea natural o jurídica que actúe como funcionario, servidor, empleado, asesor, consultor y/o contratista de TRANSMILENIO S.A. y/o de las entidades públicas o privadas participantes en el presente proceso licitatorio, con el fin de influir en la determinación de las condiciones del presente Pliego de Condiciones y/o del Contrato de Concesión y/o en la evaluación de las propuestas y/o en la adjudicación de la presente Licitación Pública.</p>	<p>... a ningún funcionario público, ni a sus parientes <u>hasta el</u> cuarto grado de consanguinidad...</p>

Sección 2. Modificación al párrafo 3 de la cláusula cuarta de la PROFORMA 2, Compromiso de origen de fondos, legalidad y anticorrupción

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>En constancia de lo anterior y como manifestación de la aceptación de los compromisos unilaterales incorporados en</p>	<p>... se firma el mismo en la Ciudad de (13) a los (14) días del mes de (15) del año dos mil <u>díez</u> (2010)</p>

el presente documento, se firma el mismo en la Ciudad de (13) a los (14) días del mes de (15) del año dos mil nueve (2010)

Sección 2. Modificación al numeral 1 y a los títulos de los numerales 1.1 y 2 de la PROFORMA 3, Acreditación de la Existencia y Representación Legal del Proponente

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>1. PROPONENTE: (i) Personas jurídicas, nacionales o extranjeras, de naturaleza privada; (ii) Sociedades constituidas con el único objeto de participar en la licitación; (iii) cooperativa constituida con el objeto único de participar en esta licitación.</p> <p>1.1 PERSONAS JURÍDICAS DE ORIGEN NACIONAL, SOCIEDADES CONSTITUIDAS CON EL UNICO OBJETO DE PARTICIPAR EN LA PRESENTE LICITACIÓN PÚBLICA, COOPERATIVAS CONSTITUIDAS CON EL OBJETO UNICO DE PARTICIPAR EN ESTA LICITACIÓN</p> <p>2. PROPONENTE: PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA</p>	<p>1. PROPONENTE: se incluye ... <u>(iv) Promesas de sociedad futura con objeto único</u></p> <p>1.1 PERSONAS JURÍDICAS DE ORIGEN NACIONAL, SOCIEDADES CONSTITUIDAS CON EL UNICO OBJETO DE PARTICIPAR EN LA PRESENTE LICITACIÓN PÚBLICA, COOPERATIVAS CONSTITUIDAS CON EL OBJETO UNICO DE PARTICIPAR EN ESTA LICITACIÓN <u>Y PROMESAS DE SOCIEDAD FUTURA CON OBJETO UNICO</u></p> <p>2. PROPONENTE: PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA <u>CON OBJETO UNICO</u></p>

Sección 2. Modificar el Numeral 3 de la PROFORMA 6, Acreditación de Acuerdos de Incorporación de la Flota Actual y de participación de propietarios

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>3. Adquirir en calidad de propietario o bajo cualquier otra modalidad que le permita tener el control total sobre la flota. Para estos efectos se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: ... y e) Que el acuerdo entre las partes constituirá título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario, <u>solo hasta después de cumplidos los seis primeros años contados a partir de la entrega material del vehículo</u> sin que medie autorización del Concesionario.</p>	<p>3. ...</p> <p>e) Que el acuerdo entre las partes constituirá título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario, <u>en cualquier momento</u> sin que medie autorización del Concesionario.</p>

Sección 2. Modificación de la nota del Anexo de la PROFORMA 6A, Acreditación de Acuerdos de Incorporación de la flota actual y de participación de propietarios – disponibilidad de vehículos

No se encuentra modificación alguna a la nota del Anexo

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>NOTA: Se anexarán al presente listado copia simple de todos los contratos relacionados en el cuadro y celebrados con los propietarios de vehículos de TPC bajo la proforma establecida en el pliego de condiciones, en los que se indica la modalidad de participación con el proponente y el cumplimiento de las condiciones establecidas para el control de flota en caso de resultar adjudicataria de la Licitación. Se certifica igualmente que estos acuerdos se celebraron con posterioridad a la fecha de apertura de la Licitación.</p>	<p>NOTA: Se anexarán al presente listado copia simple de todos los contratos relacionados en el cuadro y celebrados con los propietarios de vehículos de TPC bajo la proforma establecida en el pliego de condiciones, en los que se indica la modalidad de participación con el proponente y el cumplimiento de las condiciones establecidas para el control de flota en caso de resultar adjudicataria de la Licitación. Se certifica igualmente que estos acuerdos se celebraron con posterioridad a la fecha de apertura de la Licitación.</p>

Sección 2. Modificación de la PROFORMA 6B, PROFORMA de modalidad de vinculación de los propietarios participantes en la propuesta.

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL ACUERDO:</p> <p>...</p> <p>6. El derecho a recibir la renta fija se podrá ceder <u>hasta después del sexto año desde la entrega efectiva del vehículo</u>, sin necesidad expresa del concesionario.</p> <p>FIRMA 1: Nombre del Representante Legal o Apoderado FIRMA 2: Nombre del propietario del vehículo</p>	<p>CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL ACUERDO:</p> <p>...</p> <p>6. El derecho a recibir la renta fija se podrá ceder <u>en cualquier momento</u>, sin necesidad expresa del concesionario.</p> <p>FIRMA 1: Nombre del Representante Legal FIRMA 2: Sin definir</p>

Sección 2. Modificación a los numerales 3 y 4 de la PROFORMA 14, Compromiso de adquisición de flota usada y garantía de mantenimiento de oferta a propietarios no incluidos en la propuesta.

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>... con la presentación de la propuesta, asumo los siguientes compromisos:</p> <p>...</p> <p>3. Garantizar el mecanismo de control de flota incluyendo el pago de una renta fija mensual a los propietarios titulares de los vehículos de la flota remanente a adquirir por parte del proponente, de conformidad con el numeral 1 de la presente proforma, en los términos establecidos en su propuesta. El valor de la renta podrá ser inferior máximo hasta un 10%, frente a la renta ofrecida a los que participaron desde el inicio en la propuesta.</p> <p>4. Adquirir en el plazo establecido en la minuta del contrato, la flota nueva equivalente a XXXX vehículos de las características descritas en el Anexo 1 – Resumen Ejecutivo Diseño Operacional del Sistema, garantizando la renta ofrecida.</p>	<p>... con la presentación de la propuesta, asumo los siguientes compromisos:</p> <p>...</p> <p>3. Garantizar el mecanismo de control de flota incluyendo el pago de una renta fija mensual <u>o el valor de compra de los</u> vehículos a los propietarios titulares de los <u>mismos</u> de la flota remanente a adquirir por parte del proponente, de conformidad con el numeral 1 de la presente proforma, en los términos establecidos en su propuesta. El valor de la renta <u>o del vehículo</u> podrá ser inferior hasta un 10%, frente <u>a lo pactado con quienes</u> participaron desde el inicio en la propuesta.</p> <p>4. Adquirir en el plazo establecido en la minuta del contrato, la flota nueva equivalente a XXXX vehículos de las características descritas en el Anexo 1 – Resumen Ejecutivo Diseño Operacional del Sistema, <u>garantizando la renta ofrecida (eliminado)</u></p>

Sección 3. Adicionar el numeral 3.1 al Anexo 2, Manual de Operaciones

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>3.1 DOCUMENTOS DE REFERENCIA:</p> <p>...</p>	<p>3.1 DOCUMENTOS DE REFERENCIA: (incluyen)</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> Resolución 2604 de 2009 Directiva 2005/55/EC – Sistema de diagnóstico a bordo (DAB) ó OBD sigla en inglés (On Board Diagnosis) 2005/78/EC <p>Nota: La relación de los documentos en el presente numeral tiene una vocación de referencia, lo que no descarta el obligatorio cumplimiento en materia de normatividad que deben tener los concesionarios en caso de expedición de nuevas normas o modificación de las mismas, en los términos señalados en el contrato de concesión y en la matriz de riesgos que hace parte del mismo.</p>

Sección 3. Modificación al párrafo 3 del numeral 5.5, Vehículos de operación del Sistema Integrado de Transporte Público

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
Los vehículos son de propiedad de los operadores y son mantenidos durante el tiempo de la concesión en condiciones de calidad que son establecidas y controladas sistemáticamente por TRANSMILENIO S.A.	Los vehículos son de propiedad de los operadores <u>o sobre los cuales se establezca un esquema de administración que garantice el control total sobre la flota, en los términos de despliegue de condiciones, serán</u> mantenidos durante el tiempo de la concesión en <u>las</u> condiciones de calidad establecidas y controladas sistemáticamente por TRANSMILENIO S.A.

Sección 3. Modificación a la primera viñeta del párrafo 2 del numeral 7.2.1.1.9, Desempeño ambiental de los vehículos (Bus biarticulado) del Anexo 2

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
7.2.1.1.9 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS: ... • Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia.	7.2.1.1.9 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS: ... <u>Todos los vehículos deberán cumplir las disposiciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya.</u> Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia. <u>Para el caso de vehículos a gas o diesel que cumplen estándar de emisión equivalentes a EURO IV o superiores, según los niveles de emisión definidos en la Resolución 2604 de 2009 o normas que la modifiquen, adicione o sustituyan, deberán contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnóstico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD (On Board Diagnosis) según las especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.</u>

Sección 3. Adicionar un párrafo al numeral 7.2.1.2.10 del Anexo 2, Desempeño ambiental de los vehículos (Bus articulado)

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
7.2.1.2.10 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS ... todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación troncal, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental...	7.2.1.2.10 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS ... todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación troncal, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental: ... <u>(incluyen):</u> • <u>Todos los vehículos deberán cumplir las disposiciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya.</u> <u>Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia. Para el caso de vehículos a gas o diesel que cumplen estándar de emisión equivalentes a EURO IV o superiores, según los niveles de emisión definidos en la resolución 2604 de 2009 o normas que la sustituyan, deberán contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnóstico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD (On</u>

	<u>borrad Diagnósis) según las especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC</u>
--	--

Sección 3. Cambiar la viñeta del párrafo 1 del numeral 7.2.1.3.7, Desempeño ambiental de los vehículos (Bus alimentador y Bus de 80 pasajeros)

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>7.2.1.3.7 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS Los vehículos que operen con base en la concesión otorgada mediante este contrato deberán cumplir las siguientes normas de desempeño ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental con un nivel igual o menor de emisiones contaminantes de CO, HC, NOx y PM en g/KWh (gramos por kilovatio hora), por prueba dinámica bajo el estándar establecido en la normatividad vigente según el tipo de tecnología y combustible limpio. 	<p>7.2.1.3.7 DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS Los vehículos que operen con base en la concesión otorgada mediante este contrato deberán cumplir las siguientes normas de desempeño ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Todos los vehículos deberán cumplir las disposiciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia. Para el caso de vehículos a gas o diesel que cumplen estándar de emisión equivalentes a EURO IV o superiores, según los niveles de emisión definidos en la resolución 2604 de 2009 o normas que la modifiquen, adicione o sustituyan</u>

Sección 3. Añaden una viñeta al numeral 7.2.1.4 DEL Anexo 2, Tipología Bus de 80 pasajeros dual

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>7.2.1.4 TIPOLOGÍA BUS PADRÓN DUAL: ...</p>	<p>7.2.1.4 TIPOLOGÍA BUS PADRÓN DUAL: <ul style="list-style-type: none"> <u>Todos los vehículos deberán cumplir las disposiciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia. Para el caso de vehículos a gas o diesel que cumplen estándar de emisión equivalentes a EURO IV o superiores, según los niveles de emisión definidos en la resolución 2604 de 2009 o normas que la modifiquen, adicione o sustituyan</u> </p>

Sección 3. Modificar la sexta viñeta del párrafo 1 del numeral 7.2.1.5 del Anexo 2, Tipología bus convencional de 10 a 79 pasajeros

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>7.2.1.5 TIPOLOGÍA BUS CONVENCIONAL DE 10 A 79 PASAJEROS: ...</p> <ul style="list-style-type: none"> El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad 	<p>7.2.1.5 TIPOLOGÍA BUS CONVENCIONAL DE 10 A 79 PASAJEROS: ...</p> <ul style="list-style-type: none"> El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad

competente.	competente. <u>Todos los vehículos deberán cumplir las disposiciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia. Para el caso de vehículos a gas o diesel que cumplen estándar de emisión equivalentes a EURO IV o superiores, según los niveles de emisión definidos en la Resolución 2604 de 2009 o normas que la sustituyan, deberán contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnóstico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD (On Board Diagnosis) según las especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC</u>
-------------	--

Sección 3. Modificar el numeral 7.3.6.1 del Anexo 2, Documentación

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
7.3.6.1 DOCUMENTACIÓN Con el fin de vincular un nuevo vehículo a la operación del Sistema el CONCESIONARIO deberá adjuntar los documentos para cada uno de los vehículos relacionados en el registro establecido para tal fin	7.3.6.1 DOCUMENTACIÓN Con el fin de vincular un nuevo vehículo a la operación del Sistema el CONCESIONARIO deberá adjuntar los documentos para cada uno de los vehículos relacionados en el registro establecido para tal fin, <u>incluyendo el certificado de emisión de prueba dinámica y visto bueno por Protocolo de Montreal aprobado por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial donde se indique que es posible matricular este vehículo.</u>

Sección 3. Eliminar multas operativas del numeral 9 del Anexo 2, Multas operativas

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
9. MULTAS OPERATIVAS Para los vehículos troncales las multas operativas aplicables serán las actualmente pactadas contractualmente, para los vehículos troncales posteriores se aplicara la siguiente tabla de valores: M2012: Disminuir la participación de propietarios transportadores dentro de los cinco primeros años de vigencia de la concesión en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá tasar este comportamiento en salarios mínimos. M2013: Modificar la participación accionaria o societaria, salvo en el caso y condición excepcional permitido en contrato, durante los cinco primeros años de vigencia de la concesión en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá tasar este comportamiento en salarios mínimos	9. MULTAS OPERATIVAS Para los vehículos troncales las multas operativas aplicables serán las actualmente pactadas contractualmente, para los vehículos troncales posteriores se aplicara la siguiente tabla de valores: M2012: <u>ELIMINADA.</u> M2013: <u>ELIMINADA.</u>

Sección 4. Modificar el cuadro del Anexo 3, Indicadores de Calidad y Productividad del sistema de Transporte

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
INDICADORES DE CALIDAD Y PRODUCTIVIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE: 1. GESTIÓN DE SATISFACCIÓN USUARIOS	INDICADORES DE CALIDAD Y PRODUCTIVIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE: 1. GESTIÓN DE SATISFACCIÓN USUARIOS

<p>1.1 Encuesta de satisfacción</p> <p>2. GESTIÓN DE SEGURIDAD 2.1 Índices de accidentalidad por kilómetro</p> <p>3. GESTIÓN SERVICIOS 3.1 Índice de cumplimiento de despachos 3.2 Índices de puntualidad de partidas realizadas</p> <p>4. GESTION MANTENIMIENTO 4.1 Índice de fallas por vehículos en operación</p> <p>5. GESTIÓN MEDIO AMBIENTE 5.1 Índice de emisión de contaminantes</p>	<p>1.1 Encuesta de satisfacción</p> <p>2. GESTIÓN DE SEGURIDAD 2.1 Índice de <u>eventos por vehículos en operación por zona</u></p> <p>3. GESTIÓN SERVICIOS <u>OPERACIONALES</u> 3.1 Índice de cumplimiento de despachos 3.2 <u>Puntualidad de partidas realizadas</u></p> <p>4. GESTION MANTENIMIENTO 4.1 Índice de fallas por vehículos en operación</p> <p>5. GESTIÓN MEDIO AMBIENTE 5.1 Índice de emisión de contaminantes</p>
--	---

Sección 4. Modificar del numeral 3, el ítem “puntualidad de partidas realizadas” del Anexo 3, Manual de niveles de servicio

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>3. GESTIÓN DE SERVICIOS ... Puntualidad de partidas realizadas ... • <u>Valor de Referencia</u> Producto de la metodología realizada se considera como nivel mínimo aceptable <u>95%</u>, el no cumplimiento de este índice generará el cobro de la respectiva multa, en el caso de obtener 6 meses seguidos <u>índices de cumplimiento menores de 95%</u> se considera causal para la <u>declaración de caducidad del contrato</u>. Se considera <u>95%</u> como valor de referencia inicial, <u>es</u> cual podrá ser ajustado por el Ente Gestor en cualquier momento de la concesión acorde con las necesidades del servicio y la evolución de la operación, este ajuste podrá ser por encima o por debajo del valor definido. La medición de este indicador será a partir de la finalización de la etapa de implantación.</p>	<p>3. GESTIÓN DE SERVICIOS ... Puntualidad de partidas realizadas ... • <u>Valor de Referencia</u> Producto de la metodología realizada se considera como nivel mínimo aceptable <u>setenta por ciento (70%)</u>, el no cumplimiento de este índice generará el cobro de la respectiva multa, en el caso de obtener <u>seis (6)</u> meses seguidos índices de <u>puntualidad menores de setenta por ciento (70%)</u> se considera causal para la <u>declaratoria de caducidad del contrato de concesión</u>. Se considera <u>setenta por ciento (70%)</u> como valor de referencia inicial, <u>el</u> cual podrá ser ajustado por el Ente Gestor en cualquier momento de la concesión acorde con las necesidades del servicio y la evolución de la operación, este ajuste podrá ser por encima o por debajo del valor definido. La medición de este indicador será a partir de la finalización de la etapa de implantación.</p>

Sección 5. Modificar el numeral 1.19 de las definiciones del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>1. DEFINICIONES: ... Control Total sobre la flota: Se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: ... e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario <u>solo hasta después de cumplidos los seis primeros años de la concesión contados a partir de la entrega material del vehículo</u>, sin que medie autorización del concesionario de operación.</p>	<p>1. DEFINICIONES: ... Control Total sobre la flota: Se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: ... e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario <u>en cualquier momento</u>, sin que medie autorización del concesionario de operación.</p>

Sección 5. Modificar el numeral 1.44 de las definiciones del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>1. DEFINICIONES: ...</p> <p>1.44 Infraestructura Física del SITP: Son los elementos tales como estaciones, paraderos, portales, vías troncales, puentes peatonales y red vial establecida para el SITP junto con el mobiliario urbano afecto al mismo. Se entienden excluidos de la infraestructura del sistema los elementos que deba aportar, diseñar o construir el CONCESIONARIO.</p>	<p>1. DEFINICIONES: ...</p> <p>1.44 Infraestructura Física del SITP: <u>Corresponde a los corredores viales (malla vial, arterial, intermedia y local y malla vial rural) que serán empleados por el SITP, puentes peatonales y vehiculares, pasos a nivel y desnivel, intersecciones viales. También se incluyen los componentes del Subsistema Vial y Vial Peatonal que sean utilizados por el SITP para el acceso de usuarios o para la circulación vial del sistema. Además constituirán equipamientos de transporte los componentes del SITP que se circunscriben en las redes de intercambiadores modales, de estacionamientos y de peajes. Así mismo hacen parte los patios, talleres, estaciones de transporte masivo, centros de control del SITP y puestos de revisión, terminales zonales y zonas de ascenso y descenso de pasajeros en espacio público.</u></p>

Sección 5. Modificar el numeral 1.44 de las definiciones del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>2. DEFINICIONES: ...</p> <p>1.44 Infraestructura Física del SITP: Son los elementos tales como estaciones, paraderos, portales, vías troncales, puentes peatonales y red vial establecida para el SITP junto con el mobiliario urbano afecto al mismo. Se entienden excluidos de la infraestructura del sistema los elementos que deba aportar, diseñar o construir el CONCESIONARIO.</p>	<p>2. DEFINICIONES: ...</p> <p>2.44 Infraestructura Física del SITP: <u>Corresponde a los corredores viales (malla vial, arterial, intermedia y local y malla vial rural) que serán empleados por el SITP, puentes peatonales y vehiculares, pasos a nivel y desnivel, intersecciones viales. También se incluyen los componentes del Subsistema Vial y Vial Peatonal que sean utilizados por el SITP para el acceso de usuarios o para la circulación vial del sistema. Además constituirán equipamientos de transporte los componentes del SITP que se circunscriben en las redes de intercambiadores modales, de estacionamientos y de peajes. Así mismo hacen parte los patios, talleres, estaciones de transporte masivo, centros de control del SITP y puestos de revisión, terminales zonales y zonas de ascenso y descenso de pasajeros en espacio público.</u></p>

Sección 5. Modificar el numeral 1.54 de las definiciones del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>3. DEFINICIONES: ...</p> <p>1.54 Medio de pago: ...</p> <p>Habrá tres modalidades de pago:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TISC personalizada con facilidad de Crédito de Viaje • TISC no personalizada sin facilidad de Crédito de Viaje • Pago en efectivo con validación de entrada con <u>Tarjeta Maestra</u> en vehículos. <p>...</p>	<p>3. DEFINICIONES: ...</p> <p>1.54 Medio de pago: ...</p> <p>Habrá tres modalidades de pago: ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pago en efectivo con validación de entrada con <u>Tarjeta Precargada</u> en vehículos. <p>...</p>

Sección 5. Modificar la cláusula 13 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 13. ETAPA OPERATIVA. La etapa de operación comienza con la Orden de Inicio de Operación del Contrato por parte del ente gestor y se extenderá por <u>veinticinco</u> (24) años.</p> <p>...</p>	<p>CLAUSULA 13. ETAPA OPERATIVA. La etapa de operación comienza con la Orden de Inicio de Operación del Contrato por parte del ente gestor y se extenderá por <u>veinticuatro</u> (24) años.</p> <p>...</p>

Sección 5. Modificar la cláusula 14 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 14. ETAPA DE TRANSICIÓN 14.1 Terminales zonales</p> <p>...</p> <p>Durante este período se permitirá la operación de terminales zonales en condiciones similares a las de transporte público colectivo actual, bajo las reglas definidas en el presente contrato. Con posterioridad a este período el Distrito ajustará la remuneración y adelantará todas las gestiones que garanticen la disponibilidad del suelo requerido para la operación en terminales zonales. Terminada la Concesión los patios o terminales zonales se revertirán al Distrito.</p> <p>...</p> <p>CONDICIONES PARA LA ADECUACIÓN:</p> <p>...</p> <p>Capacidad de Terminales: <u>En el siguiente cuadro se clasifican las terminales según su capacidad, definiendo como capacidad mínima 30 vehículos...</u></p> <p>Nota1: De conformidad con la normatividad vigente, no podrán utilizarse las zonas de reserva vial o de otras infraestructuras como uso temporal para la etapa de transición.</p> <p>Nota 2:</p> <p>...</p> <p>En aquellos casos en que el CONCESIONARIO construya directamente, se requerirá de aprobación de TRANSMILENIO S.A. de la ubicación del Terminal y sus especificaciones técnicas, en los términos previstos en el presente contrato. En estos casos, si el concesionario lo solicita, el Distrito realizará la gestión de las herramientas previstas en la normatividad urbana que faciliten la compra del suelo con cargo a los recursos del concesionario.</p>	<p>CLAUSULA 14. ETAPA DE TRANSICIÓN 14.1 Terminales zonales</p> <p>...</p> <p>Durante este período se permitirá la operación de terminales zonales en condiciones <u>operacionales</u> similares a las de transporte público colectivo actual...</p> <p><u>Lo anterior no se predica respecto de las condiciones urbanísticas y arquitectónicas que deberán suplirse de acuerdo con la normatividad que la Secretaría Distrital de Planeación adopte para el periodo de transición en cuenta a estos equipamientos de transporte.</u></p> <p>...</p> <p>CONDICIONES PARA LA ADECUACIÓN:</p> <p>...</p> <p>Capacidad de Terminales: <u>La capacidad mínima de terminales es de 30 vehículos.</u></p> <p>Nota1: De conformidad con la normatividad vigente, no podrán utilizarse las zonas de reserva vial o de otras infraestructuras como uso temporal para la etapa de transición. <u>Los terminales actuales del transporte público colectivo que estén ilegal o irregularmente ubicados en los sitios mencionados, no podrán continuar operando, ni ser utilizados como terminales del SITP en la etapa de transición.</u></p> <p>Nota 2:</p> <p>...</p> <p>En aquellos casos en que el CONCESIONARIO construya directamente, se requerirá de aprobación de TRANSMILENIO S.A. de la ubicación del Terminal y sus especificaciones técnicas, en los términos previstos en el presente contrato. En estos casos, si el concesionario lo solicita, el Distrito realizará la gestión de las herramientas previstas en la normatividad urbana que faciliten la compra del suelo con cargo a los recursos del concesionario, <u>incluyendo, entre otras, la expropiación administrativa.</u></p>

<p>Finalizada la etapa de transición (5 años), el Distrito entregará a título de concesión los terminales zonales construidos y adecuados para la operación a través del mecanismo que el Distrito establezca para el efecto, en aquellos casos en que su construcción no haya sido asumida por los concesionarios. ...</p>	<p><u>La gestión para la construcción definitiva de los terminales zonales, se definirá en la etapa de transición.</u></p> <p>Finalizada la etapa de transición (5 años), el Distrito <u>soportado en los resultados de los estudios técnicos, financieros y legales que efectúe sobre el tema,</u> entregará los terminales zonales construidos y adecuados para la operación <u>directa o por los concesionarios o en cabeza de un tercero concesionario de patios, a través del mecanismo que se establezca para el efecto.</u> ...</p>
---	--

Sección 5. Modificar la cláusula 17.4 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.4 Respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios: ...</p>	<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.4 Respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios: ...</p> <p><u>17.6 Adelantar las actividades necesarias para garantizar la contratación del mayor número posible de actores indirectos actuales de transporte público colectivo (trabajadores informales de monta llantas, talleres, ventas de repuestos, calibradores, etc.)</u></p>

Sección 5. Modificar el numeral 17.7.5 de la cláusula 17 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.Obligaciones generales:</p> <p>17.7.5. Mantener vigente la garantía única de cumplimiento y la póliza de responsabilidad civil extracontractual y, en el evento de que se suscriban modificaciones al presente Contrato, efectuar los ajustes respectivos a dichas garantías.</p>	<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.Obligaciones generales:</p> <p>17.7.5. Mantener vigente la garantía única de cumplimiento y la póliza de responsabilidad civil extracontractual y, en el evento de que se suscriban modificaciones al presente Contrato, efectuar los ajustes respectivos a dichas garantías. <u>Igualmente, la garantía única de cumplimiento deberá amparar de manera expresa en el cuerpo de la póliza el cumplimiento de las obligaciones del concesionario en materia de democratización, incluyendo el pago de la renta fija mensual a los propietarios.</u></p>

Sección 5. Modificar el numeral 17.7.14 de la cláusula 17 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.Obligaciones generales:</p>	<p>CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP</p> <p>17.Obligaciones generales:</p>

<p>17.7.14 El CONCESIONARIO debe cumplir con el control de calidad de los trabajos realizados de acuerdo con las leyes actualmente vigentes, o con las que las sustituyan, y obtener las certificaciones de cumplimiento de las normas ISO 9003, 14000 y 18000, o las normas ISO que las reemplacen o modifiquen, para las actividades objeto de la concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada al efecto, al iniciar el <u>tercer</u> año de operación</p>	<p>17.7.14 El CONCESIONARIO debe cumplir con el control de calidad... expedida por una entidad debidamente autorizada al efecto, al iniciar el tercer (3er) año de operación</p>
--	---

Sección 5. Modificar la cláusula 21 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 21. PLANES DE ACCIÓN PARA LA REGULARIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN.</p> <p>21.1 Plan de acción para regularización. ...</p> <p>El Plan de Acción contendrá los objetivos, estrategias, involucrados, compromisos, cronogramas, plazos, actividades, programas y proyectos, ampliaciones, necesarios para desarrollar el proceso de acción encaminado a la regularización de los equipamientos de transporte existentes, teniendo como referencia las estrategias y el modelo de ordenamiento del Distrito. El Plan de acción debe dar cuenta de la perspectiva de red de los equipamientos de transporte dentro del SITP.</p> <p>El Plan de acción deberá ser presentado por la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., en coordinación con los concesionarios, operadores y otros, ante la Secretaría Distrital de Planeación, en un término máximo de <u>18</u> meses, contado a partir de la fecha del <u>inicio de la operación regular de la concesión</u>; plazo dentro del cual la Secretaría Distrital de Planeación, podrá solicitar el informe de avance, en la formulación del plan en mención.</p> <p>21.2. Plan de Acción para la Implementación. ...</p> <p>El Plan de Acción para la <u>implementación</u> debe incorporar las propuestas para localizar nuevos equipamientos de transporte para el SITP, contemplando sus localizaciones, especificaciones y escalas, al igual que los plazos para las diferentes etapas (formulación, estudios y diseños, construcción y operación) y los usos conexos y complementarios y otros aspectos relacionados con el ordenamiento territorial. Los plazos para la formulación, entrega y aprobación de este Plan corresponden a los</p>	<p>CLAUSULA 21. PLANES DE ACCIÓN PARA LA REGULARIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN.</p> <p>21.1 Plan de acción para regularización. ...</p> <p><u>Este Plan de Acción tiene como propósito establecer la estrategia y la gestión a seguir por parte de la SDM y TMSA para el reconocimiento y aprobación del conjunto de equipamientos de transporte del SITP, requeridos por la Administración, para la etapa posterior, al periodo de transición.</u></p> <p>El Plan de Acción contendrá los objetivos, estrategias, <u>instrumentos de planeación y gestión del suelo a ser empleados, articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial del D.C., articulación con el Plan Maestro de Movilidad del D.C.</u> involucrados, compromisos, cronogramas, plazos, actividades, programas y proyectos, necesarios para desarrollar el proceso de acción encaminado a la regularización de los equipamientos de transporte existentes, teniendo como referencia las estrategias y el modelo de ordenamiento del Distrito. El Plan de acción debe dar cuenta de la perspectiva de red de los equipamientos de transporte dentro del SITP.</p> <p>El Plan de acción deberá ser presentado por la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., en coordinación con los concesionarios, operadores y otros, ante la Secretaría Distrital de Planeación, en un término máximo de doce <u>12</u> meses, contado a partir de la fecha <u>en que el Distrito defina la opción para la construcción de los terminales definitivos</u>; plazo dentro del cual la Secretaría Distrital de Planeación, podrá solicitar el informe de avance, en la formulación del plan en mención.</p> <p>21.2. Plan de Acción para la Implementación. ...</p> <p>El Plan de Acción para la <u>implantación</u> debe incorporar las propuestas para localizar nuevos equipamientos de transporte para el SITP, contemplando sus localizaciones, especificaciones y escalas, al igual que los plazos para las diferentes etapas (formulación, estudios y diseños, construcción y operación) y los usos conexos y complementarios y otros aspectos relacionados con el ordenamiento territorial. Los plazos para la formulación, entrega y aprobación de este Plan corresponden a los mismos empleados para el Plan <u>de Acción</u> de regularización.</p>

<p>mismos empleados para el <u>Plan de regularización</u>.</p> <p>La implementación de los Planes de Acción para los equipamientos de transporte existentes y nuevos del SITP debe efectuarse en un plazo <u>máximo de 42 meses, contados a partir de la aprobación de la formulación de dichos Planes</u>. En otras palabras la regularización y proyección de implantaciones de los equipamientos del SITP debe estar finalizada y concluida satisfactoriamente al completar los primeros <u>cinco años</u> de operación del Sistema</p>	<p>La implementación de los Planes de Acción para los equipamientos de transporte existentes y nuevos del SITP debe efectuarse en un plazo <u>comprendido entre la fecha de aprobación de dicho plan y hasta completar los cinco (5) años de operación del SITP</u>. En otras palabras la regularización y proyección de implantaciones de los equipamientos del SITP debe estar finalizada y concluida satisfactoriamente al completar los primeros cinco <u>(5)</u> años de operación del Sistema</p>
--	---

Sección 5. Modificar los párrafos 4 y 5 de la cláusula 83 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 83. MODIFICACIONES EN EL TAMANO DE LA FLOTA Y DE LAS RUTAS</p> <p>La solicitud de implementación de nuevas rutas por parte de TRANSMILENIO S.A. debe fundamentarse en estudios técnicos que sustenten la necesidad de servicio. Dentro del mes siguiente a la fecha en que se le comunique la implementación de ruta, el CONCESIONARIO debe presentar a TRANSMILENIO S.A. la Flota que incorporará para tal efecto y el certificado del correspondiente pedido al proveedor. Si el CONCESIONARIO no presenta la información solicitada, TRANSMILENIO S.A. podrá solicitar a otro CONCESIONARIO asumir el servicio o la ruta, sin perjuicio de la posibilidad de TRANSMILENIO S.A. de imponer las sanciones pertinentes.</p> <p>Si la solicitud de implementación de nueva ruta proviene del concesionario, debe presentar a TRANSMILENIO S.A. la flota que incorporará para tal efecto. TRANSMILENIO S.A. analizará la solicitud y decidirá sobre su pertinencia.</p>	<p>CLAUSULA 83. MODIFICACIONES EN EL TAMANO DE LA FLOTA Y DE LAS RUTAS</p> <p>La solicitud de <u>modificación de rutas o</u> implementación de nuevas rutas por parte de TRANSMILENIO S.A. debe fundamentarse en estudios técnicos que sustenten la necesidad de servicio. Dentro del mes siguiente a la fecha en que se le comunique la <u>modificación o</u> implementación de ruta, el CONCESIONARIO debe presentar a TRANSMILENIO S.A. la Flota que incorporará para tal efecto y el certificado del correspondiente pedido al proveedor. Si el CONCESIONARIO no presenta la información solicitada, TRANSMILENIO S.A. podrá solicitar a otro CONCESIONARIO asumir el servicio o la ruta, sin perjuicio de la posibilidad de TRANSMILENIO S.A. de imponer las sanciones pertinentes.</p> <p>Si la solicitud de <u>modificación de rutas o</u> implementación de nueva ruta proviene del concesionario, debe presentar a TRANSMILENIO S.A. la flota que incorporará para tal efecto. TRANSMILENIO S.A. analizará la solicitud y decidirá sobre su pertinencia.</p>

Sección 5. Modificar la cláusula 101 del Anexo 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 101. COMITÉ DE CONCESIONARIOS TRONCALES DEL SITP</p> <p>El comité de Concesionarios <u>Troncales</u> del SITP estará conformado por todos los operadores <u>troncales del</u> SITP. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A., quien garantizará la participación de los concesionarios en su diseño y puesta en marcha. En todo caso, las reuniones y toma de decisiones del Comité de Concesionarios Troncales del SITP se regirán por las mismas reglas establecidas en el Reglamento del Comité de Concesionarios Troncales de SITP que defina TRANSMILENIO S.A. para la realización de reuniones y toma de decisiones de la Asamblea General de Accionistas de las Sociedades Anónimas. Para estos efectos, cada uno de los operadores tendrá un número de votos igual al número de vehículos equivalentes de cincuenta pasajeros que tenga incorporados al SITP.</p>	<p>CLAUSULA 101. COMITÉ DE CONCESIONARIOS TRONCALES DEL SITP</p> <p>El comité de Concesionarios <u>con operación zonal del SITP</u> estará conformado por todos los operadores <u>que tengan a cargo operación zonal en el</u> SITP. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A.</p>

<p>Si el Comité aprueba sin modificaciones las propuestas presentadas por TRANSMILENIO S.A., se entenderá que dichas propuestas han sido definitivamente adoptadas por las partes. Por el contrario, si las decisiones aprobadas por el Comité de Concesionarios Troncales del SITP difieren de las propuestas presentadas por TRANSMILENIO S.A., se requerirá que éste les imparta su aprobación para que la decisión se entienda definitivamente adoptada.</p>	
--	--

Sección 5. Modificar la cláusula 101 del Anexo 4A, Minuta del Contrato para zonas con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 101. COMITÉ DE CONCESIONARIOS TRONCALES DEL SITP</p> <p>El comité de Concesionarios <u>Troncales</u> del SITP estará conformado por todos los operadores troncales del SITP. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A., <u>quien garantizará la participación de los concesionarios en su diseño y puesta en marcha.</u> En todo caso, las reuniones y toma de decisiones del Comité de Concesionarios Troncales del SITP se regirán por las mismas reglas establecidas en el Reglamento del Comité de Concesionarios Troncales de SITP que defina TRANSMILENIO S.A. para la realización de reuniones y toma de decisiones de la Asamblea General de Accionistas de las Sociedades Anónimas. Para estos efectos, cada uno de los operadores tendrá un número de votos igual al número de vehículos equivalentes de cincuenta pasajeros que tenga incorporados al SITP.</p> <p>Si el Comité aprueba sin modificaciones las propuestas presentadas por TRANSMILENIO S.A., se entenderá que dichas propuestas han sido definitivamente adoptadas por las partes. Por el contrario, si las decisiones aprobadas por el Comité de Concesionarios Troncales del SITP difieren de las propuestas presentadas por TRANSMILENIO S.A., se requerirá que éste les imparta su aprobación para que la decisión se entienda definitivamente adoptada.</p>	<p>CLAUSULA 101. COMITÉ DE CONCESIONARIOS TRONCALES DEL SITP</p> <p>A. COMITÉ DE CONCESIONARIOS CON OPERACIÓN TRONCAL. El comité de Concesionarios <u>con operación troncal</u> del SITP estará conformado por todos los operadores troncales del SITP. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A.. <u>Los concesionarios del SITP con operación troncal deberán adherirse al comité de operación troncal existente.</u></p> <p>B. COMITÉ DE CONCESIONARIOS CON OPERACIÓN DE ALIMENTACIÓN El comité de Concesionarios <u>con operación troncal</u> del SITP estará conformado por todos los operadores troncales del SITP <u>con rutas alimentadoras integradas al sistema troncal.</u> Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A.. <u>Los concesionarios del SITP con operación troncal deberán adherirse al comité de operación troncal existente.</u></p> <p>C. COMITÉ DE CONCESIONARIOS CON OPERACIÓN ZONAL DEL SITP El comité de Concesionarios <u>con operación zonal</u> del SITP estará conformado por todos los operadores que tengan a cargo operación zonal en el SITP. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por TRANSMILENIO S.A..</p>

Sección 5. Modificar la cláusula 105 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 105. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN</p> <p>Los vehículos que conforman la Flota del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP deberán ser dotados de una Unidad Lógica de localización, procedimiento y transmisión de voz (<u>opcional para buses No Troncales</u>) y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación del CONCESIONARIO o de la asociación de Concesionarios o del Comité de Concesionarios de operación troncal, según sea el caso, recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita</p>	<p>CLAUSULA 105. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN</p> <p>Los vehículos que conforman la Flota del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP deberán ser dotados de una Unidad Lógica de localización, procedimiento y transmisión de voz y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación del CONCESIONARIO o de la asociación de Concesionarios o del Comité de Concesionarios de operación troncal, según sea el caso, recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita</p>

vehículo en operación que le permita al centro de control impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.	al centro de control impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.
--	---

Sección 5. Modificar la cláusula 119 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 119. RESTABLECIMIENTO DE ECUACIÓN CONTRACTUAL</p> <p>...</p> <p>1. TRANSMILENIO S.A. informará al concesionario las rutas y flota que deben ser retirados del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos. La flota que se retirará del servicio será aquella que en dicho momento tenga una menor vida útil remanente y/o mayor deterioro.</p> <p>...</p> <p>3. Reasignación en otras zonas de operación: TRANSMILENIO S.A. podrá pedir la reasignación de la flota en zonas distintas de operación en caso de que se detecten necesidades de movilización insatisfechas fuera de la misma. En estos casos, los concesionarios de las zonas con demanda insatisfecha se encontrarán obligados a <u>comparar</u> la flota con vida útil remanente, de conformidad con la fórmula establecida en la presente cláusula.</p> <p>... la ecuación financiera del contrato:</p> <p>Para el caso de la operación Troncal: $VRVEH_k: \{(-0.275xT^2)-(3.675xT)+85.657\}xTMV_k$</p> <p>Donde: ... TMV_k: Remuneración por vehículo troncal vinculado al SITP en la operación "i" expresada en pesos por mes ...</p> <p>Para el caso de operación No Troncal: $VRVEH_k: \{(-0.275xT^2)-(3.675xT)+85.657\}xTMV_k$</p> <p>Donde: ... TMV_k: Remuneración por vehículo tipo "k" vinculado al SITP en la operación "i", expresada en pesos por mes ...</p> <p>Los vehículos que conforman la Flota del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP deberán ser dotados de una Unidad Lógica de localización, procedimiento y transmisión de voz (opcional para buses No Troncales) y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación del CONCESIONARIO o de la asociación de Concesionarios o del Comité de Concesionarios de operación troncal, según sea el caso, recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita al centro de control impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.</p>	<p>CLAUSULA 119. RESTABLECIMIENTO DE ECUACIÓN CONTRACTUAL</p> <p>...</p> <p>1. TRANSMILENIO S.A. informará al concesionario las rutas y flota que deben ser retirados del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos. La flota que se retirará del servicio será aquella que en dicho momento tenga una menor vida útil remanente.</p> <p>...</p> <p>3. Reasignación en otras zonas de operación: TRANSMILENIO S.A. podrá pedir la reasignación de la flota en zonas distintas de operación en caso de que se detecten necesidades de movilización insatisfechas fuera de la misma. En estos casos, los concesionarios de las zonas con demanda insatisfecha se encontrarán obligados a <u>comprar</u> la flota con vida útil remanente, de conformidad con la fórmula establecida en la presente cláusula.</p> <p>... la ecuación financiera del contrato:</p> <p>Para el caso de la operación Troncal: $VRVEH_k: \{(-0.302xT^2)-(3.445xT)+84.830\}xTMV_k$</p> <p>Donde: ... TMV_k: Remuneración por vehículo troncal vinculado al SITP en la operación "i" expresada en pesos por mes. <u>Hace referencia a la variable TMV_k</u> ...</p> <p>Para el caso de operación No Troncal: $VRVEH_k: \{(-0.302xT^2)-(3.445xT)+84.830\}xTMV_k$</p> <p>Donde: ... TMV_k: Remuneración por vehículo tipo "k" vinculado al SITP en la operación "i", expresada en pesos por mes. Hace referencia a la variable TMV_k ...</p> <p><u>- Con respecto al riesgo de implementación: El riesgo de que existan retrasos en la implementación del sistema es del concesionario. El único caso en el cual el ente gestor asumirá el riesgo de retrasos en la implementación será cuando éste de instrucciones al concesionario para que ingrese vehículos nuevos al servicio, seis (6) meses antes de la entrada en operación (Cláusula 79 del contrato), y que el concesionario efectivamente los vincule al sistema sin que puedan operar. En ese caso el concesionario acepta, de forma libre, voluntaria y expresa, las fórmulas que a continuación se establecen como mecanismo idóneo y suficiente para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, ante el mencionado evento.</u></p>

	<p><u>- Fórmula de compensación riesgo de implementación-Para el caso de la Operación Troncal: Se remuneraran los vehículos nuevos vinculados al sistema por instrucción del Ente Gestor y que no puedan operar por circunstancias ajenas al concesionario, reconociendo en la remuneración semanal del concesionario por la prestación del servicio el valor a remunerar por vehículo en operación $TMVT_k$</u></p> <p><u>$TMVT_k$: Remuneración por vehículo tipo k en operación que se fija en el pliego de condiciones ajustada y revisada, vigente en el momento del cálculo, expresada en pesos por mes.</u></p> <p><u>K: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación troncal, a saber: articulado, biarticulado y bus.</u></p> <p><u>A partir de la primera revisión de $TMVT$ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.</u></p> <p><u>Lo anterior indica que los vehículos nuevos vinculados al Sistema bajo las condiciones enunciadas, se considerarán vehículos en operación para el cálculo de la remuneración del concesionario.</u></p> <p><u>- Fórmula de compensación riesgo de implementación-Para el caso de la Operación No Troncal: Se remuneraran los vehículos nuevos vinculados al sistema por instrucción del Ente Gestor y que no puedan operar por circunstancias ajenas al concesionario, reconociendo en la remuneración semanal del concesionario por la prestación del servicio el valor a remunerar por vehículo en operación $TMVZ_k$</u></p> <p><u>$TMVZ_k$: Remuneración por vehículo tipo k vinculado al SITP, expresada en pesos por mes, ajustada y revisada, vigente en el momento del cálculo.</u></p> <p><u>K: Subíndice que hace referencia al tipo de vehículo operando (microbús, buseta, bus)</u></p> <p><u>A partir de la primera revisión de $TMVZ$ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.</u></p> <p><u>Lo anterior indica que los vehículos nuevos vinculados al Sistema bajo las condiciones enunciadas, se considerarán vehículos en operación para el cálculo de la remuneración del concesionario.</u></p> <p>PARAGRAFO 1. En caso de que durante la vigencia de la concesión, el Distrito construya nueva infraestructura para la operación troncal del SITP, los concesionarios de la operación zonal tendrán la obligación de presentar una oferta al ente gestor para participar en la operación troncal del Sistema. Esta oferta configura un derecho de preferencia para participar en dicha operación troncal.</p> <p>En caso de que no haya acuerdo frente a la propuesta de los concesionarios y Transmilenio S.A. decida iniciar un proceso de selección para la adjudicación de la flota de operación troncal, se garantizará en todo caso el restablecimiento de la ecuación económica del contrato en los términos señalados en la presente cláusula.</p>
--	--

<p>Parágrafo. En caso de que durante la vigencia de la concesión, el Distrito construya nueva infraestructura para la operación troncal del SITP, los concesionarios de la operación zonal tendrán la obligación de presentar una oferta al ente gestor para participar en la operación troncal del Sistema. Esta oferta configura un derecho de preferencia para participar en dicha operación troncal.</p> <p>En caso de que no haya acuerdo frente a la propuesta de los concesionarios y Transmilenio S.A. decida iniciar un proceso de selección para la adjudicación de la flota de operación troncal, se garantizará en todo caso el restablecimiento de la ecuación económica del contrato en los términos señalados en la presente cláusula.</p>	<p><u>PARAGRAFO 2. Para las siguientes condiciones:</u></p> <p><u>i. Finaliza el plazo de concesión</u></p> <p><u>ii. Se hace necesario una reducción en la oferta de vehículos del concesionario, antes de la terminación del plazo de concesión, a causa de la entrada en operación de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte.</u></p> <p><u>En caso de que se decida aplicar las fórmulas para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, lo que implica la no ejecución de las acciones mencionadas en los numerales 2, 3 y 4 de la presente cláusula, se procederá de la siguiente forma:</u></p> <p><u>a. Se calculará empleando las fórmulas enunciadas el valor de salvamento de los vehículos con vida útil al finalizar el plazo de concesión, o de aquellos que deben ser retirados del servicio por entrada en operación de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte.</u></p> <p><u>b. El valor a compensar al concesionario así calculado deberá ser cubierto por los concesionarios u operadores de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte, que genere la reducción de oferta objeto de compensación.</u></p> <p><u>c. El valor a compensar al concesionario deberá pagarse en los seis meses siguientes al mes en que se ejecute: (i) la desintegración y retiro de los vehículos del servicio o (ii) la entrega al ente gestor, o (iii) entrega a los concesionarios u operadores de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte, que genere la reducción de oferta objeto de compensación, o (iv) en caso de la finalización del plazo de la concesión, entrega a los nuevos concesionarios del SITP; según estipule el ente Gestor. El ente Gestor se encargará de verificar el cumplimiento de las acciones que se disponga deba ejecutar el concesionario con los vehículos objeto de compensación.</u></p> <p><u>Los concesionarios u operadores de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte, que genere la reducción de oferta objeto de compensación, recuperarán el valor pagado al concesionario objeto de compensación, con cargos a su remuneración por el servicio prestado o a las fuentes de ingresos que se disponga en los contratos de concesión de las nuevas troncales, metro, o nuevos modos de transporte.</u></p> <p><u>En caso de que no haya acuerdo frente a la propuesta de los concesionarios y TRANSMILENIO S.A. decida iniciar un proceso de selección para la adjudicación de la flota de operación troncal, se garantizará en todo caso el restablecimiento de la ecuación económica del contrato en los términos señalados en la presente cláusula.</u></p>
---	---

Sección 5. Modificar el párrafo primero de la cláusula 157 del Anexo 4A y 4B, Minuta del Contrato para zonas sin operación troncal y con operación troncal:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>CLAUSULA 157. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO</p> <p>El Contrato de Concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del Contrato de acuerdo con la cláusula <u>150</u> y de manera anticipada en cualquiera de los</p>	<p>CLAUSULA 157. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO</p> <p>El Contrato de Concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del Contrato de acuerdo con la cláusula <u>156</u> y de manera anticipada en cualquiera de los</p>

siguientes eventos:	siguientes eventos:
---------------------	---------------------

Sección 6. Modificar el numeral 5.2.8 del Anexo 1, Minuta del Contrato –Protocolo de articulación entre los concesionarios de operación y el concesionario del SIRCI:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
<p>5.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO PREVIO A LA ENTRADA EN OPERACIÓN DEL BUS:</p> <p>5.2.8. Procedimiento de Pruebas para Verificar el Cumplimiento de los Requerimientos.</p> <p>...</p> <p>Teniendo en cuenta el pliego de condiciones y la minuta del contrato, el Concesionario de Operación realizará a su cargo recorridos de prueba y recorridos promocionales, donde el Concesionario del SIRCI verificará el correcto funcionamiento del sistema a bordo del bus y realizará los ajustes finales que sean necesarios.</p>	<p>5.2 OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO PREVIO A LA ENTRADA EN OPERACIÓN DEL BUS:</p> <p>5.2.8. Procedimiento de Pruebas para Verificar el Cumplimiento de los Requerimientos.</p> <p>...</p> <p>Teniendo en cuenta el pliego de condiciones y la minuta del contrato, el Concesionario de Operación realizará a su cargo recorridos de prueba, donde el Concesionario del SIRCI verificará el correcto funcionamiento del sistema a bordo del bus y realizará los ajustes finales que sean necesarios.</p>

Sección 7. Modificar el Anexo 2, Minuta del Contrato – Plan de Implementación:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS																				
<p>ANEXO 2. Este cronograma de implantación será revisado y actualizado a la firma del contrato</p> <p>Tabla:</p> <table border="1"> <tr><td>CODIGO RUTA</td></tr> <tr><td>TIPO RUTA</td></tr> <tr><td>ZONA ORIGEN</td></tr> <tr><td>ZONA DESTINO</td></tr> <tr><td>MES DE IMPLANTACIÓN</td></tr> <tr><td>MES</td></tr> <tr><td>MODO</td></tr> <tr><td>FLOTA ORIGEN</td></tr> <tr><td>FLOTA DESTINO</td></tr> <tr><td>VALIDACIÓN</td></tr> </table> <p>CODIGO DE RUTA: Lotes de Vehículos TIPO RUTA: Troncal-Biarticulado ZONA ORIGEN: San Cristóbal ZONA DESTINO: San Cristóbal MES DE IMPLANTACIÓN: Marzo 2011 MES: 1 MODO: t FLOTA ORIGEN: 66 FLOTA DESTINO: VALIDACIÓN:</p> <p>CODIGO DE RUTA: Lotes de Vehículos TIPO RUTA: Troncal-Biarticulado ZONA ORIGEN: San Cristóbal ZONA DESTINO: San Cristóbal MES DE IMPLANTACIÓN: Mayo 2011 MES: 3 MODO: t</p>	CODIGO RUTA	TIPO RUTA	ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO	MES DE IMPLANTACIÓN	MES	MODO	FLOTA ORIGEN	FLOTA DESTINO	VALIDACIÓN	<p>ANEXO 2. Este cronograma de implantación será revisado y actualizado <u>por las partes de conformidad con lo previsto en las minutas de los contratos de concesión</u></p> <p>Tabla:</p> <table border="1"> <tr><td>CODIGO RUTA</td></tr> <tr><td>TIPO RUTA</td></tr> <tr><td>ZONA ORIGEN</td></tr> <tr><td>ZONA DESTINO</td></tr> <tr><td>MES DE IMPLANTACIÓN (<u>eliminado</u>)</td></tr> <tr><td>MES</td></tr> <tr><td>MODO</td></tr> <tr><td>FLOTA ORIGEN</td></tr> <tr><td>FLOTA DESTINO</td></tr> <tr><td>VALIDACIÓN</td></tr> </table> <p>CODIGO DE RUTA: Lotes de Vehículos TIPO RUTA: Troncal-Biarticulado ZONA ORIGEN: San Cristóbal ZONA DESTINO: San Cristóbal MES DE IMPLANTACIÓN: Marzo 2011 (<u>eliminado</u>) MES: 1 MODO: t FLOTA ORIGEN: <u>56</u> FLOTA DESTINO: VALIDACIÓN:</p> <p>CODIGO DE RUTA: Lotes de Vehículos TIPO RUTA: Troncal-Biarticulado ZONA ORIGEN: San Cristóbal ZONA DESTINO: San Cristóbal MES DE IMPLANTACIÓN: Marzo 2011 MES: 1 MODO: t FLOTA ORIGEN: <u>54</u></p>	CODIGO RUTA	TIPO RUTA	ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO	MES DE IMPLANTACIÓN (<u>eliminado</u>)	MES	MODO	FLOTA ORIGEN	FLOTA DESTINO	VALIDACIÓN
CODIGO RUTA																					
TIPO RUTA																					
ZONA ORIGEN																					
ZONA DESTINO																					
MES DE IMPLANTACIÓN																					
MES																					
MODO																					
FLOTA ORIGEN																					
FLOTA DESTINO																					
VALIDACIÓN																					
CODIGO RUTA																					
TIPO RUTA																					
ZONA ORIGEN																					
ZONA DESTINO																					
MES DE IMPLANTACIÓN (<u>eliminado</u>)																					
MES																					
MODO																					
FLOTA ORIGEN																					
FLOTA DESTINO																					
VALIDACIÓN																					

FLOTA ORIGEN: 44 FLOTA DESTINO: VALIDACIÓN:	FLOTA DESTINO: VALIDACIÓN:
---	-------------------------------

Sección 8. Modificar la cláusula 15 del Anexo 3, Minuta del Contrato de Fiducia:

PLIEGOS DEFINITIVOS	ADENDAS
CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA. DURACIÓN. El presente contrato tendrá la duración máxima de veinticinco (25) años <u>prevista en el Código de Comercio</u> . Si al término de los veinticinco (25) años el Contrato de Concesión no se hubiere terminado, el Concesionario estará obligado a celebrar un nuevo contrato de fiducia en los mismos términos aquí previstos, hasta la efectiva terminación del Contrato de Concesión.	CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA. DURACIÓN. El presente contrato tendrá la duración máxima de veinticinco (25) años. Si al término de los veinticinco (25) años el Contrato de Concesión no se hubiere terminado, el Concesionario estará obligado a celebrar un nuevo contrato de fiducia en los mismos términos aquí previstos, hasta la efectiva terminación del Contrato de Concesión.

V. EL SITP TENDRÍA QUE ASUMIR \$35.000 MILLONES QUE LOS USUARIOS LE DEBEN AL SISTEMA, LOS CUALES HAN SIDO PRESTADOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL, COMO CONSECUENCIA DE QUE A PARTIR DE SEPTIEMBRE DE 2008, LA TARIFA DEL SISTEMA TRANSMILENIO NO HA SIDO SUFICIENTE PARA CUBRIR LOS COSTOS DEL SISTEMA

Por haber permitido Transmilenio S.A. que durante los últimos 17 meses, periodo comprendido entre septiembre de 2008 y febrero de 2010, la tarifa técnica (TT) del Sistema Transmilenio supere la tarifa usuario (TU), tal como se observa en el cuadro siguiente, se ha requerido utilizar recursos del presupuesto distrital en la cuantía de \$35 mil millones para completar los pagos que contractualmente se encuentran contratados con los agentes del sistema, constituyéndose de esta forma un pasivo que deben asumir los usuarios del sistema a través del Fondo de Contingencias, que en la medida que transcurran los meses se ira aumentando, si Transmilenio S.A persiste en operar el Sistema Transmilenio en contravía con el principio de *“autosostenibilidad y equilibrio económico de la tarifa técnica (TT) del Sistema Transmilenio”*

CUADRO No. 55

POR NO HABERSE AUMENTADO LA TARIFA DEL USUARIO
DURANTE EL PERIODO SEP 2008- FEBE 2010, DEL PRESUPUESTO DISTRITAL SE HAN UTILIZADO RECURSOS
POR \$35 MIL MILLONES, PARA COMPLETAR LOS COSTOS DEL SISTEMA TRANSMILENIO

Periodo		Cantidad Pasajes Pagos	LAS TARIFAS VIGENTES				Diferencia Bruta	Descuentos del sistema	Tarifa cubierta con recursos del Presupuesto Distrital
			Técnica	Usuario	Diferencia				
Mes	Año	(A)	(B)	(C)	D=(B-C) (\$)	D/B (%)	E=(A*D)	F	G=(E-F)
Sep.	2008	37.305.316	1.514,63	1.500	-14,63	-0,97%	-545.776.773	0	-545.776.773
Oct	2008	37.315.906	1.521,90	1.500	-21,90	-1,44%	-817.218.341	0	-817.218.341
Nov	2008	34.496.260	1.535,17	1.500	-35,17	-2,29%	-1.213.233.464	0	-1.213.233.464
Dic	2008	34.406.699	1.539,96	1.500	-39,96	-2,59%	-1.374.891.692	0	-1.374.891.692
Ene	2009	29.618.356	1.590,84	1.500	-90,84	-5,71%	-2.690.531.459	-705.898.474	-1.984.632.985
Feb	2009	36.021.203	1.573,79	1.500	-73,79	-4,69%	-2.658.004.569	284.862.567	-2.942.867.137
Mar	2009	38.880.158	1.581,84	1.500	-81,84	-5,17%	-3.181.952.131	-379.631.759	-2.802.320.372
Abr	2009	35.187.693	1.586,75	1.500	-86,75	-5,47%	-3.052.532.368	339.660.272	-3.392.192.640

Periodo		Cantidad Pasajes Pagos	LAS TARIFAS VIGENTES				Diferencia Bruta	Descuentos del sistema	Tarifa cubierta con recursos del Presupuesto Distrital
Mes	Año		Técnica	Usuario	Diferencia				
					(\$)	%			
		(A)	(B)	(C)	D=(B-C)	D/B	E=(A*D)	F	G=(E-F)
May	2009	36.601.175	1.583,66	1.500	-83,66	-5,28%	-3.062.054.301	-96.495.794	-2.965.558.506
Jun	2009	33.783.462	1.575,76	1.500	-75,76	-4,81%	-2.559.435.081	73.602.468	-2.633.037.549
Jul	2009	35.015.341	1.567,61	1.500	-67,61	-4,31%	-2.367.387.216	381.405.759	-2.748.792.975
Ago	2009	38.181.425	1.561,92	1.500	-61,92	-3,96%	-2.364.193.836	-151.820.975	-2.212.372.861
Sep	2009	39.760.329	1.552,64	1.500	-52,64	-3,39%	-2.092.983.719	67.515.948	-2.160.499.667
Oct	2009	39.639.672	1.553,91	1.500	-53,91	-3,47%	-2.136.974.718	204.081.555	-2.341.056.272
Nov	2009	37.698.489	1.556,10	1.500	-56,10	-3,61%	-2.114.885.233	-181.012.027	-1.933.873.206
Dic	2009	36.448.552	1.572,47	1.500	-72,47	-4,61%	-2.641.426.563	218.295.377	-2.859.721.941
Ene	2010	30.269.624	1.588,66	1.600	11,34	0,71%	343.257.536	398.975.320	-55.717.784
Feb	2010	37.626.246	1.616,88	1.600	-16,88	-1,04%	-635.131.032	-760.530.142	125.399.109
TOTAL PERIODO							-35.165.354.960	-306.989.903	-34.858.365.057

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Por lo consignado en el numeral 52.6 del Fondo de Estabilización tarifaria de la minuta del contrato que suscribirá Transmilenio S.A con los concesionarios de operación troncal y zonal, que dice “ 52.6. El fondo se alimenta de los rendimientos financieros de CR, FCU, y los recursos que sean trasladados desde el Fondo de Contingencias del Sistema Transmilenio” es claro que el SITP sin entrar en operación, estaría asumiendo un costo heredado del Sistema Transmilenio que hasta febrero de 2010 asciende a cerca de \$35.000 millones (ver cuadro anterior), que ira aumentando y en diciembre de 2010 se calcula seria de \$50.000 millones, si se tiene en cuenta como referente el hecho de que el aumento de \$100.00 en la tarifa del Transmilenio, decretado en diciembre de 2009, solo cubrió el déficit durante el mes de enero de 2010, pues a partir del mes de febrero la Tarifa Técnica (TT) supera en dieciséis pesos con ocho centavos (\$16,88) la tarifa de \$1.600,00 pagada por los usuarios (TU), requiriendo nuevamente el uso de recursos provenientes del presupuesto distrital.

VI. POR HABERSE DEFINIDO LA CHATARRIZACION DE 288 BUSES DE FLOTA ANTIGUA QUE EN MARZO DE 2010 TIENEN VIDA ÚTIL, EL SITP ESTARÍA ASUMIENDO UN COSTO TEMPRANO EN LA CUANTÍA DE \$34 MIL MILLONES.

En el numeral 2.1.1 del anexo técnico se prevé: “Como en el proceso de implementación del SITP van a coexistir rutas nuevas y rutas remanentes del sistema colectivo, se definió que la rutas de colectivo (K) operarían de preferencia con la flota actual, siendo complementadas por flota nueva cuando esta no fuere suficiente”. Revisado el inventario de vehículos de transporte público colectivo actual, que según la cláusula 73 de la minuta del contrato corresponde a la flota que se encontraba operando el 23 de julio de 2009,

que debe ser adquirido por los operadores zonales; este ente de control determinó tal como se observa en el cuadro siguiente, que 1.617 vehículos que siendo de modelos superiores al 2001, estarían habilitados para operar dentro del SITP a partir de marzo del 2011, pero que de acuerdo a lo cuantificado por esta contraloría estarían excediendo el número de unidades de vehículos definidas por Transmilenio S.A. en la estructuración técnica del SITP, y tendrían que ser chatarrizados.

CUADRO No. 56

POR EFECTOS DE LA ESTRUCTURACION TECNICA SE ESTARIA
CHATARRIZANDO FLOTA ANTIGUA CON VIDA UTIL

FLOTA REQUERIDA		FLOTA ACTUAL						TOTAL FLOTA NUEVA A COMPRAR	FLOTA ANTIGUA CON VIDA UTIL QUE SE CHATARRIZARIA	
CAPACIDAD		En Feb. 2011	Modelos inferiores a 2001	Modelos 2001 A 2009	TOTAL FLOTA ACTUAL	Utilizable	A Chatarrizar		Vehículos	Valor
SILLAS	TIPO	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(D - E)	(A-E)	(C -D)	
19	MICRO BUS	1.959	1.579	3.288	4.867	1.959	2.908	0	1.329	114.620
40	BUSETA	1.520	3.339	1.164	4.503	1.164	3.339	356	0	
50	B U S	4.550	1.580	4.838	6.418	4.550	1.868	0	288	34.381
80	PADRONES	2.318						2.318	0	
TOTALES		10.347	6.498	9.290	15.788	7.673	8.115	2.674	1.617	149.001

Fuente: Pliego de condiciones de la licitación pública TMSA-LP-004-2009, colgado en la página WEB www.contratos.gov.co
Elaboro: Dirección de Movilidad, Contraloría de Bogotá

Sin considerar los vehículos de modelo 2001, (pues solo podrían operar un año) y tomando los de modelos 2002 en adelante, se tendría que a precios de hoy 1.154 vehículos²⁷ representarían para el Sistema, asumir un costo temprano en la cuantía de \$100.5 mil millones. Esta Contraloría sugiere se revise la distribución y tipología definida por el estructurador en el numeral 2.6 del anexo 6 del pliego de condiciones, de tal forma que estos vehículos habilitados por las mismas condiciones del pliego, solo sean chatarrizados cuando cumplan los 12 años de vida útil definida en la página 40 de los estudios previos de la licitación pública del SITP.

3.6.4. Contrato de prestación de servicios 145 de 2008

Suscrito con: Dávila Dávila Asociados Ltda.

Objeto: El contratista se obliga para con TRANSMILENIO S.A. a prestar el servicio de asesoría jurídica especializada, para los contratos de concesión para la operación troncal, de alimentación y de explotación de publicidad de las estaciones y portales del Sistema Transmilenio, así como asesoría jurídica y acompañamiento en la renegociación de dichos contratos de concesión, cuando fuere el caso, mediante el análisis de los contratos, la emisión de conceptos jurídicos en

²⁷ Vehículos de la flota antigua, con chatarrización temprana: 425 microbuses modelo 2002, 677 modelo 2003, 52 modelo 2004

relación con aspectos puntuales, interrelación con los demás contratos de concesión para la operación del sistema, elaboración de informes de verificación de incumplimientos, respuesta a la correspondencia emitida por los concesionarios, cuando la misma tenga elementos de carácter jurídico y acompañamiento en todos los procesos de arreglo directo que se generen con ocasión de los contratos aludidos, y demás aspectos de interpretación jurídica de los contratos.

Valor: \$201.840.000
Plazo: Un año
Fecha: 28 noviembre de 2008

En la revisión del contrato anteriormente identificado, no se encontró respuesta por parte del contratista Dávila Dávila a solicitudes de conceptos jurídicos efectuados por la entidad contratante, como tampoco en los informes de interventoría, de acuerdo con la relación que a continuación se presenta:

- Queja de SI99 por daños en vías troncales (folio 207 de la carpeta contractual, No. Radicado 2009EE663)-Solicitado el 9 de febrero de 2009.
- Queja de SI02 por el estado de las juntas de dilatación del puente de las Américas con 68 (Folio 262 de la carpeta contractual, No. Radicado 2009EE1166)–Solicitado el 3 de marzo de 2009
- Queja de SI 99 por daños en la vía – Solicitado el 17 de junio de 2009.

3.6.4.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, en cuantía de \$19,62 millones, por falta de entrega de productos solicitados al contratista por la Entidad en desarrollo del Contrato 145 de 2008.

Con fecha 9 de junio de 2010, en desarrollo del proceso auditor, se solicitó a la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de Transmilenio quien igualmente fungió como interventora del contrato, la entrega de los conceptos emitidos en desarrollo del proceso contractual.

Según consta en acta suscrita, la mencionada Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de Transmilenio, manifestó que esta asesoría fue recibida verbalmente y anexó como soporte copia escrita de un correo electrónico enviado por Germán Dávila Vinueza, representante de la firma contratista, en un folio que contiene el resumen de los tres conceptos jurídicos solicitados por la entidad en sólo veinte (20) líneas.

Este ente de control considera que dada la importancia de los temas tratados, la ausencia de documentación en los archivos de la entidad no se compadece con el alto nivel conceptual y técnico que se requiere en el área jurídica por parte de los

consultores contratados, teniendo adicionalmente en cuenta que la remuneración a cargo de Transmilenio fue pagada mes a mes de manera oportuna y con el aval de la interventoría, quien expidió las certificaciones de entrega a satisfacción de los informes y conceptos.

De otra parte, no es de buen recibo la circunstancia de que se preste asesoría de manera verbal dado que tratándose de temas jurídicos debe quedar constancia escrita de las argumentaciones, adecuadamente fundamentadas, cuya ambigua interpretación puede originar onerosas consecuencias al sujeto de control.

CUADRO No. 57
CÁLCULO DEL VALOR DE LOS SERVICIOS NO PRESTADOS

Valor en \$

Mes	No. solicitudes de Concepto Jurídicos	Conceptos Rendidos	Conceptos No Rendidos	Honorarios Pagados	Costo del Servicio No prestado	
Febrero 2009	2	1	1	16.820.000	\$16,820,000/2x1=	8.410.000
Marzo 2009	3	2	1	16.820.000	\$16,820,000/3x1=	5.606.667
Febrero 2009	3	2	1	16.820.000	\$16,820,000/3x1=	5.606.667
TOTAL...						\$ 19.623.333

Fuente: Carpeta Contrato prestación de servicios 145 de 2008.
Elaboró: Dirección Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá.

Con los antecedente presentados y las respuestas aportadas en acta de visita fiscal, se corrobora la existencia de hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria al determinarse daño patrimonial al Distrito Capital en cuantía de \$19.623.333, de conformidad con la cuantificación realizada en el anterior cuadro, sobre la base del incumplimiento de las obligaciones contractuales al no entregar los conceptos solicitados, objeto de esta observación, en cada uno de los tres meses considerados.

Inconsistencia anterior que se origina en la falta de control de las obligaciones del contratista por cuanto la interventoría no efectuó el seguimiento pertinente de los conceptos solicitados, que se exigían a Dávila Dávila Asociados Ltda. En desarrollo del objeto contractual pactado.

Hallazgo fiscal anterior que se enmarca dentro de lo previsto en la Ley 610 de 2000, Artículo 6°. Daño patrimonial al Estado.” *Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos*



y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público.

No es de buen recibo, para este Ente de Control, las argumentaciones planteadas en la respuesta, al informe preliminar, aportada por la entidad, en lo que tiene que ver con los textos a continuación transcritos:

...“Sobre el primero de los argumentos, enfáticamente, se afirma que el nivel conceptual o técnico no se mide o determina porque la asesoría se plasme por escrito. Son muchos otros los criterios a la luz de los cuales se puede calificar el nivel o calidad de una asesoría, pero, sin lugar a dudas, el hecho de que ésta conste o no por escrito no hace parte de ellos., por lo que la conclusión a la que arriba el organismo de control a partir de la ausencia de documento resulta errada.

Respecto al segundo sustento del hallazgo, no es cierto ni válido que siempre deba quedar constancia escrita de la asesoría que se brinde. Es más, en algunos casos, ello resulta inconveniente para los intereses de la Entidad. En efecto, y como se explicó al grupo auditor, el tema a que hace referencia la asesoría solicitada y brindada por la empresa Dávila y Dávila, es justamente uno de aquellos en los que, en aras de la protección de los intereses de la Entidad, conviene que la asesoría se brinde de manera verbal. En efecto lo que esta asesoría puso en evidencia fueron unas debilidades o falencias en la manera en que los concesionarios están presentando las quejas, por lo que tal como están formuladas, concluyó el asesor, no tienen vocación de prosperar

De otra parte, mal puede hablarse de un incumplimiento del contrato, conclusión a la que igualmente llega el grupo auditor, cuando la asesoría -que es el objeto de éste último- se prestó. Por lo demás, el contrato no establecía que la asesoría debía prestarse por escrito..”.

Lo anterior en virtud de que las relaciones contractuales que se adelantan con recursos públicos requieren que se encuentren evidenciadas, para efectos de realizar seguimientos como es el caso del control fiscal realizado por este Ente, concluyendo que la única manera de que en el tiempo se puedan corroborar las evidencias que generaron erogaciones al erario distrital, es mediante la presentación de informes escritos.

3.7. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL

La evaluación de la gestión ambiental realizada por este Ente de control se fundamenta en los principios de la planeación ambiental para el Distrito Capital emanados del decreto 456 de 2008.

La calificación del control interno para la dependencia de Gestión Ambiental, de acuerdo a la metodología MECI fue de **3.79** que equivale a satisfactoria. La calificación para la gestión ambiental a nivel interno fue de **78%** y para la gestión ambiental a nivel externo de **100%**, esta última fundamentada en el manejo exitoso del proyecto MDL que le ha permitido a Transmilenio la captación de recursos internacionales de \$1.408.0 millones para un total de \$4.045.6 millones, así como en la ejecución de los recursos presupuestales para implementar la política de control y monitoreo, los avances en el desarrollo del sistema integrado de información ambiental en convenio con la Universidad Nacional, el cumplimiento de la normatividad, la gestión ambiental por parte de los concesionarios y el esquema de capacitación en materia ambiental, entre otros.

La metodología de la Contraloría de Bogotá para evaluar la gestión ambiental está enfocada hacia el análisis de dos aspectos fundamentales a saber:

3.7.1. Evaluación de la gestión ambiental a nivel interno:

Consiste en determinar con qué niveles de eficiencia y eficacia la entidad auditada adelantó la gestión del manejo de los recursos hídricos, energéticos y materiales, incluyendo el manejo de los residuos sólidos, dentro de las instalaciones o sede administrativa.

El siguiente es el reporte que presentó el sujeto de control a la Contraloría de Bogotá:

CUADRO No. 58
CBN-1111: INFORMACIÓN GESTION AMBIENTAL INSTITUCIONAL INTERNA

OBJETIVO		META		INDICADOR		
No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	FÓRMULA
PROGRAMA DE USO EFICIENTE DEL AGUA						
1	Reducir los niveles de consumo per cápita del servicio	1	Reducir en el 10% el consumo per cápita	1	Consumo per cápita promedio mensual	Consumo promedio mensual en M3 / No. promedio de personas en la sede
2	Sensibilizar y educar a funcionarios, contratistas y visitantes sobre el uso eficiente del recurso hídrico					

OBJETIVO		META		INDICADOR		
No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	FÓRMULA
3	Implementar planes de mantenimiento preventivo y correctivo de las redes que permitan reducir fugas	1	Efectuar (2) revisiones integrales de la red hidráulica al año.	1	Mantenimientos a la red hidráulica	No. de mantenimientos al año
4	Adecuar baños, cafeterías y llaves exteriores con mecanismos de ahorro y uso eficiente del recurso hídrico.	1	Alcanzar un nivel de cobertura del 90% de válvulas economizadoras en baños y cafeterías de las instalaciones.	1	Cobertura de dispositivos ahorradores	No. de Válvulas con mecanismo ahorrador / No. total de válvulas
PROGRAMA DE USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA						
1	Reducir el consumo de energía eléctrica de TRANSMILENIO, mediante una cultura de la utilización de luces y equipos necesarios durante el día y la noche.	1	Alcanzar un nivel de cobertura del 100% de lámparas ahorradoras en las instalaciones	1	Cobertura de dispositivos ahorradores	No. de Lámparas con mecanismo ahorrador / No. total de lámparas
2	Realizar campañas de divulgación a los funcionarios para recordar que se deben apagar las luces y equipos cuando no se encuentren laborando	1	Reducir en el 10% el consumo per cápita	1	Consumo per cápita promedio mensual	Consumo promedio mensual en Kw / No. promedio de personas en la sede
GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS						
1	Minimizar la cantidad de residuos sólidos generados en TRANSMILENIO S.A. para ser dispuestos en el relleno sanitario.	1	Reducir en un 10% la cantidad mensual de residuos generados en las instalaciones de la empresa para entregar al servicio de recolección de basuras.	1	Porcentaje de residuos no reciclables	Peso residuos no reciclables/ peso total residuos
2	Consolidar y perfeccionar las prácticas correctivas básicas de separación en la fuente					
3	Sensibilizar a los funcionarios de la entidad y al personal de aseo sobre la importancia del aprovechamiento de residuos sólidos	1	Realizar un mínimo de dos (2) capacitaciones anuales sobre gestión integral de residuos sólidos, dirigidas a funcionarios y contratistas de la entidad, incluyendo el personal de aseo y cafetería.	1	Capacitación de funcionarios	No. de capacitaciones efectuadas por año
4	Capacitar los funcionarios de la Entidad para la adecuada identificación los residuos sólidos					
5	Conocer y promover las prácticas correctivas básicas de separación en la fuente.	1	Adecuación de canecas con sus respectivos logo símbolos para separación en la fuente en la totalidad de oficinas de la sede	1	Coberturas de canecas	No. de canecas con logo símbolo/ No. total de canecas

OBJETIVO		META		INDICADOR		
No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	No.	NOMBRE	FÓRMULA
			administrativa.			
6	Fortalecer los procesos de reciclaje	1	Alcanzar un nivel de reciclaje superior al 30% del papel utilizado en la entidad.	1	Nivel de reciclaje de	Peso del papel reciclado/Peso del papel adquirido por la entidad

Fuente: Información suministrada Transmilenio S.A.- SIVICOF

CUADRO No. 59
CALIFICACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL A NIVEL INTERNO

FORMATO CBN-111 GESTION AMBIENTAL INTERNA			
1	Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental- SGA (1.1).	4	
1.1.	Si se ha implementado un Sistema de gestión Ambiental, ha sido comunicado y esta en pleno desarrollo.		4
1.2.	Si esta en proceso de implementación		2
1.3.	Si no cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental.		0
2.	Determinación de objetivos y metas ambientales internas (1.7).	4	
2.1.	Si la entidad evaluada ha determinado objetivos, metas e indicadores par el mejoramiento de su gestión ambiental interna y sus resultados demuestran avances.		4
2.2.	Si la entidad evaluada ha determinado objetivos y metas demostrando avances parciales en el mejoramiento de su gestión o desempeño ambiental interno.		2
2.3.	Si la entidad evaluada no ha establecido objetivo, metas e indicadores que faciliten medir su gestión o desempeño ambiental interno.		0
3	Plan Institucional de Gestión Ambiental-PIGA (1.8.)	8	
3.1.	Posee PIGA, esta concertado con la Secretaría de Ambiente y se viene implementando.		8
3.2.	Fue presentado, radicado pero aún no recibe aprobación o concertación y su implementación es parcial.		4
3.3.	No cuenta con el PIGA y por ende no cuenta con una eficiente gestión ambiental interna.		0
4	Identificación de impactos ambientales internos generados por sus procesos y actividades.	8	
4.1.	Si los ha identificado y demuestra el desarrollo de acciones de mitigación.		8
4.2.	Si los ha identificado pero no desarrolla suficientes acciones de mitigación que permitan atenuar los impactos.		4
4.3.	Si no tiene identificados sus impactos ambientales y por ende no genera acciones de mitigación.		0
5.	Requisitos ambientales exigidos en los procesos de compra (1.10).	4	

FORMATO CBN-111 GESTION AMBIENTAL INTERNA			
5.1.	Se exigen y están procedimentados.		4
5.2.	Son exigidos pero no están procedimentados.		2
5.3.	No son exigidos ni tenidos en cuenta		0
6.	Actividades desarrolladas para el mejoramiento ambiental interno (1.11).	8	
6.1.	Se tienen establecidas actividades de mejora y muestra efectividad para mitigar los daños o efectos ambientales.		8
6.2.	Si las ha determinado pero aún no logran atenuar los impactos ambientales identificados.		4
6.3.	Si no desarrolla actividades de mejora ambiental.		0
7.	Accidentes laborales y mejora del ambiente interno (1.12).	8	
7.1.	Hay actividades que facilitan mejorar las condiciones laborales y el ambiente interno, logrando además acciones que han conllevado a que se adecuen las medidas de protección evitando accidentes.		8
7.2.	Hay actividades de mejora del ambiente interno de trabajo pero se han presentado accidentes laborales.		4
7.3.	El ambiente de trabajo no es propicio y además se han presentado accidentes.		0
8.	Gastos de inversión y funcionamiento dirigidos a la gestión ambiental interna (1.13).	0	
8.1.	Se han efectuado mostrando eficacia y eficiencia en términos de mejoramiento ambiental interno.		8
8.2.	Se han ejecutado y muestran una efectividad incremental en términos de desempeño ambiental interno.		4
8.3.	No presentan efectividad en el mejoramiento del desempeño ambiental interno.		0
9	Componente agua: Programa para el ahorro y uso eficiente del agua.	0	
9.1.	Se ha determinado para la vigencia evaluada acciones para ello y muestran conforme a consumos un ahorro importante (mayor al 20%)		8
9.2.	Se ha determinado para la vigencia evaluada acciones para ello pero éstas no muestran una reducción efectiva (menor al 19.9%)		4
9.3.	Hay acciones, pero no se muestran causa que justifiquen la poca efectividad de las mismas en el ahorro y uso eficiente de este vital líquido.		0
10.	Vertimientos de tipo industrial (2.4).	4	
10.1.	No genera		4
	Genera, están registrados, tienen permiso y además hay acciones que facilitan caracterizarlos y mejorar sus condiciones.		2
10.2.	Genera, no los han registrado, no tienen permiso y carecen de unidades o sistemas de tratamiento.		0
11.	Componente atmosférico.	8	
11.1.	Los diferentes equipos, incluido el parque automotor genera emisiones sobre las cuales hay acciones de control; se detecta que el tipo de combustible utilizado es limpio (gas natural) y poseen los certificados de revisión técnico mecánica actualizados.		8
11.2.	Hay emisiones; los equipos no utilizan combustibles limpios; las emisiones no están monitoreadas y no todos los vehículos tienen sus certificados actualizados.		4

FORMATO CBN-111 GESTION AMBIENTAL INTERNA			
11.3.	Hay emisiones sin control alguno; el parque automotor es antiguo; utilizan diésel y/o gasolina y buena parte de su parque automotor tienen sus certificados vencidos.		0
12	Generación de ruido (3.3).	2	
12.1.	Los procesos y actividades industriales no generan ruido		4
12.2.	Los procesos y actividades que ejecutan generan ruido; están dentro de normas permisibles y se evidencian acciones para mitigarlos.		2
	Los procesos de la entidad generan ruido; están por encima de normas permisibles; no hay mediciones como tampoco acciones que faciliten mitigarlos.		0
13	Componente energético (4).		
13.1.	Hay actividades para reducir los consumos de energía y éstas muestran un uso eficiente y un ahorro en los consumos superiores al 20%	4	
13.2.	Se cuenta con programas y acciones para el uso eficiente y ahorro de energía pero sus consumos no muestran una variación y ahorros significativos (inferiores al 9.9%)		4
13.3.	No hay acciones y los consumos no se registran debidamente.		0
14.	Residuos sólidos (5).	8	
14.1.	Están caracterizados, hay un programa para su gestión integral y la reducción, reutilización y reciclaje muestra resultados importantes.		8
14.2.	Están caracterizados pero no hay una gestión integral que permita su reducción y reciclaje.		4
14.3.	No se caracterizan ni hay un programa para gestión integral.		0
15.	Generación de residuos peligrosos (5.3).	8	
15.1.	Al caracterizarlos se detecta que no se producen.		8
15.2.	Se producen pero hay una gestión eficiente para su manejo; termodestrucción; desactivación; encapsulado; confinamiento y demás labores para su manejo óptimo.		4
15.3.	Se producen y no hay una gestión integral y eficiente para su manejo.		0
	PUNTAJE TOTAL	78	

Elaboró: Dirección de Movilidad Contraloría de Bogotá.

3.7.2. Evaluación de la gestión a nivel externo.

Se trata de medir la calidad de la gestión en cuanto al control y consiguiente mitigación del impacto ocasionado al medio ambiente por la ejecución de los proyectos y en el caso concreto de Transmilenio S.A. por la operación de los concesionarios del sistema masivo de transporte.

Se ha tenido en cuenta que la política ambiental de **TRANSMILENIO S. A.** está dirigida al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Bogotá D. C., a través de su contribución a la sostenibilidad ambiental de la ciudad, por lo cual cabe destacar que el Sistema TransMilenio:

- Contribuye a la sostenibilidad ambiental urbana, aporta al ordenamiento de la ciudad, produce amplios ejes de redesarrollo urbano y mejoramiento ambiental y de otra parte, aporta al aumento de la eficiencia energética.
- Es un proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio - MDL, con lo que se contribuye entre otros, a la reducción de emisiones de gases en la ciudad.
- Promueve y gestiona el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, como uno de sus mecanismos de prevención de la contaminación en la ciudad.
- Propende por el mejoramiento continuo de los procesos asociados con la gestión ambiental, a través de procesos de investigación y de la revisión permanente de los objetivos, metas y mecanismos de acción.
- Es una opción de eficiencia energética y ambiental, un aporte significativo a la sostenibilidad ambiental de Bogotá D. C. Sus procesos integrales de gestión ambiental adicional a los procesos antes mencionados involucran la gestión adecuada de residuos sólidos, el manejo y tratamiento de los residuos líquidos, para lo que se dispone de plantas de tratamiento para las aguas residuales, uso de detergentes biodegradables en los procesos de lavado, programas de capacitación en aspectos ambientales, uso eficiente del agua y de la energía, procesos de separación de residuos y aprovechamiento de material reciclable.

CUADRO No. 60
CALIFICACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL A NIVEL EXTERNO

PROYECTOS AMBIENTALES		
Analice en proyectos de carácter ambiental, el nombre; relación con PPDD 2008-2012 (Programa, objetivo estructurante, proyecto); presupuesto; problemática a solucionar: descripción y solución a la problemática; objetivo general-específicos; líneas acción/ componentes de proyecto; actividades; metas (Plan de desarrollo y metas de proyecto o intermedias). Conforme a la ficha EBI-D. (Numeral 1 del documento 1112).	50	
Los objetivos y metas establecidas en proyectos ambientales muestran coherencia con el avance físico como presupuestal; han tenido plena ejecución y el avance de las mismas permite concluir conforme a las evidencias, que el proyecto fue eficaz.		50
Los objetivos y metas establecidas en proyectos ambientales muestran coherencia con el avance físico como presupuestal, pero la evaluación realizada en desarrollo del proceso auditor permite evidenciar que el proyecto aún no logra cumplir con las metas programadas.		25
La evaluación efectuada muestra avances presupuestales que no son coherentes con los físicos y el escaso cumplimiento de metas muestra que este fue ineficaz.		0
Evaluación de resultados Vrs. Inversión (Numeral 1 del documento 1112)..	50	
El proyecto muestra resaltados importantes frentes a los temas y propuestas ambientales planeadas y establecidas en la ficha EBI-D y el análisis efectuado revela que la gestión frente al mismo ha sido eficiente.		50
Los resultados del proyecto muestran algunos avances; sin embargo la inversión no se refleja en los resultados de los temas y propuestas ambientales planeadas.		25
La inversión no refleja una gestión eficiente siendo los resultados escasos frente a los objetivos y metas del proyecto.		0

Elaboró: Dirección de Movilidad Contraloría de Bogotá.

Cabe destacar que de acuerdo a lo reportado por la entidad *“la principal actividad que desarrolla y que genera procesos integrales de gestión ambiental, impactos positivos para el ambiente en la escala global y local, beneficios para la salud pública e ingresos adicionales para la*



entidad es el proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio, el cual tiene dos componentes uno registrado ante Naciones Unidas bajo Protocolo de Kyoto denominado **“BRT Bogotá (Colombia): TransMilenio Phase II to IV”**, este proyecto contempla la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que se generen por las Fases II a IV del sistema.”

Informa la entidad que *“el Proyecto como Mecanismo de Desarrollo es el primero del sector Transporte a nivel mundial que cuenta con una metodología aprobada por el panel de metodologías de Naciones Unidas. Hasta el año 2008 se ha obtenido una reducción de emisiones certificadas de 197.718 ton CO2 eq (Mercado Kyoto) y verificadas de 1.208.005 ton CO2 eq (Mercado No Kyoto). Durante la vida del proyecto MDL, 1.368 nuevos vehículos articulados de transporte público serán integrados al sistema. Estos vehículos, tienen menor índice de emisión de gases contaminantes, utilizan menos combustible y producen menor ruido ambiental que los que operan actualmente en el servicio público.*

El Sistema aporta otras mejoras ambientales en términos de la protección general del medio ambiente, dado que se tienen procesos controlados y certificados para la disposición de los demás residuos generados por un sistema de transporte, como son los residuos sólidos y los vertimientos, lo que brinda una ventaja ambiental para la ciudad que no posee el Transporte Público Tradicional.”

Es importante tener en cuenta que actualmente, el combustible usado en el país contiene 1.200 ppm de contenido de azufre y como resultado del “Pacto por el Aire Limpio” suscrito en 2008 entre el Distrito y ECOPEPETROL, el diesel que consume Bogotá contiene 50 ppm de contenido de azufre, con lo que se ha mitigado en alguna medida la problemática ambiental que tiene la ciudad por efecto de la generación de grandes volúmenes de material particulado.

La entidad informa que *“a diciembre de 2009 la flota del Sistema TransMilenio está constituida por un bus troncal a gas, 676 buses troncales y 95 buses alimentadores con tecnología Euro II, 407 buses troncales y 389 buses alimentadores con tecnología Euro III, 5 buses biarticulados con tecnología Euro III y uno con tecnología Euro IV. Para un total de 6 buses biarticulados, 1084 troncales y 484 alimentadores, que funcionan con ACEM, un diesel ecológicamente modificado que a finales de diciembre alcanzó la meta de 50 ppm de contenido de azufre.”*

Así mismo se reporta que *“El proyecto genera anualmente recursos para ser reinvertidos en el sistema y en proyectos ambientales del sistema, Durante el 2009 le ingresaron a TRANSMILENIO S.A. los recursos de la reducción de emisiones generada por el sistema TransMilenio durante el año 2008, los recursos que ingresaron ascienden a \$1.407.958.592, los recursos de la reducción obtenida durante 2009 se recibirán hasta después del mes de septiembre de 2010 una vez Naciones Unidas certifique todo el proceso.”*

3.7.2.1. Visita efectuada a los Portales del Tunal y Américas.

Para verificar el cumplimiento de los contratos de concesión en el tema ambiental por parte de las empresas concesionarias se efectuó visita a dos de ellas, con el siguiente resultado:

3.7.2.1.1. Patios de mantenimiento Portal Tunal

Los patios de mantenimiento de los buses articulados del concesionario Metrobus S.A. funcionan en el Portal Tunal. Se verificaron los procedimientos establecidos dentro del plan de manejo de vertimientos, manejo de residuos sólidos y en general los aspectos contenidos dentro del programa de manejo ambiental aprobado por Transmilenio S.A., encontrándose que se están cumpliendo los protocolos estipulados para el manejo de residuos sólidos, tanto para material reciclable como para los residuos peligrosos.



FOTO No. 1
DISPOSICIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS
Y RECICLABLES



FOTO No. 2
PROCESO DE SELECCIÓN DE LLANTAS -
PARA RECICLAR O DESECHAR



FOTO No. 3
DEPÓSITO DE ACEITE USADO



FOTO No. 4
DEPÓSITO DE FILTROS UTILIZADOS

3.7.2.1.2. Obra civil para canalizar vertimientos de combustible en Portal Tunal.

En cuanto al manejo de vertimientos por parte del Concesionario Metrobus S:A:, se encontró como novedad la circunstancia de que el manejo de combustibles no se encontraba debidamente adecuado a la normatividad ambiental, ya que han estado siendo evacuados hacia el río Tunjuelo con la consecuente contaminación, situación que estará subsanada por completo una vez se termine de acondicionar la obra respectiva. Esta obra incluye las actividades de localización, replanteo y nivelación, excavaciones manuales, instalación y nivelación de tubería, construcción cajas de inspección y relleno de excavaciones. Con esta obra el concesionario está dando cumplimiento a la cláusula 7.1.15 del contrato, que le exige *“Obtener, en la oportunidad debida, las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden, en los términos de la concesión.”*

La obra está planeada para realizarse en plazo de seis (6), y a la fecha de la visita el contratista se encontraba a dos meses de culminarla. Esta obra se está realizando en cumplimiento del compromiso adquirido mediante otrosí No. 1 suscrito por el concesionario el 13 de agosto de 2009, en el cual se contempla una inversión cuyo tope es la suma de \$600.000.000. El valor total invertido a la fecha de la visita del ente de control es de \$50.412.046



**FOTO No. 5
POZO DE INSPECCIÓN**



**FOTO No. 6
CUBRIMIENTO DE LOS DUCTOS
INSTALADOS**



FOTO No. 7
ESTACIÓN DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

3.7.2.1.3. Patios de mantenimiento Portal Américas

Los patios de mantenimiento de los vehículos articulados del Concesionario S102 funcionan en el Portal de Las Américas. Se verificó el cumplimiento de la normatividad respecto de la exigencia de la revisión técnico-mecánica para los 152 articulados que conforman su flota, encontrándose que los certificados están vigentes.

La empresa cumple adecuadamente con los protocolos incluidos dentro del programa de manejo ambiental para residuos sólidos y vertimientos, para lo cual cuenta con una planta de tratamiento de aguas para ser arrojadas al sistema de alcantarillado en condiciones salubres.



FOTO No. 8
PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES



FOTO No. 9
CÁRCAMO DE RETIRO DE ACEITE USADO



FOTO No. 10
CÁRCAMO DE SUMINISTRO DE ACEITE
NUEVO



FOTO No. 11
ÁREA PARA DESECHO DE RESIDUOS
SÓLIDOS Y LÍQUIDOS

3.7.3. Síntesis de la calificación de Control Interno por la Gestión Ambiental..

La oficina de Gestión Ambiental obtuvo una calificación de **3.79** cuya interpretación es “Satisfactorio”, en la cual cabe destacar que el componente de menor calificación corresponde a “Administración del Riesgo” que arrojó 3.47, debido a que la entidad no ha desarrollado una política que involucre adecuados métodos para identificar, analizar y valorar los riesgos de no alcanzar los objetivos propuestos en el manejo de la gestión ambiental a nivel interno.

De otra parte, este ente de control considera que el componente “Evaluación independiente” cuya calificación es de 3.62, se debe a que en la evaluación del sistema de control interno no se refleja el cumplimiento de los objetivos del sistema de control interno toda vez, que no fueron detectados por la Oficina asesora respectiva las falencias en el logro de unos indicadores de gestión ambiental a nivel interno que satisficieran los principios de eficiencia y eficacia que se deben reflejar en la austeridad en el gasto.

Dentro de los aspectos positivos del Control interno es rescatable la calificación del componente Direccionamiento estratégico calificado con 3.94, ya que se tienen claros los conceptos de visión y misión en el contexto socioeconómico de la capital en la que se tiene que desempeñar la empresa y como resultado del proceso de Gestión de la Calidad que desarrolla la entidad.

CUADRO No. 61
RESULTADO DE LA CALIFICACIÓN DEL CONTROL INTERNO
ÁREA AMBIENTAL

MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO		PUNTAJE POR COMPONENTE	INTERPRETACIÓN	PUNTAJE POR SUBSISTEMA	INTERPRETACIÓN	PUNTAJE DEL SISTEMA	INTERPRETACIÓN
SUBSISTEMA DE CONTROL ESTRATÉGICO	AMBIENTE DE CONTROL	3.91	ADECUADO	3.77	ADECUADO	3.79	ADECUADO
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	3.94	ADECUADO				
	ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO	3.47	ADECUADO				
SUBSISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN	ACTIVIDADES DE CONTROL	3.83	ADECUADO	3.91	ADECUADO	3.79	ADECUADO
	INFORMACIÓN	3.93	ADECUADO				
	COMUNICACIÓN PÚBLICA	3.96	ADECUADO				
SUBSISTEMA CONTROL DE EVALUACIÓN	AUTOEVALUACIÓN	3.58	ADECUADO	3.70	ADECUADO	3.79	ADECUADO
	EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	3.62	ADECUADO				
	PLANES DE MEJORAMIENTO	3.91	ADECUADO				

Elaboró: Dirección de Movilidad – Contraloría de Bogotá.

3.8. SEGUIMIENTO A PLAN DE MEJORAMIENTO

Los artículos 8 y 65 de la Ley 42 de 1993, definen que el Plan de Mejoramiento es un documento que se suscribe con los representantes legales de las entidades, con el propósito de realizar acciones que subsanen, corrijan o prevengan situaciones que afectan de forma importante el desempeño y cometidos del sujeto de control. Se obtuvieron los soportes del avance del Plan de Mejoramiento



correspondiente a la Auditoría Regular de la vigencia 2009 y como resultado de la evaluación de dichos documentos se estableció el siguiente avance:

Como respuesta a las observaciones realizadas en la Auditoría, la entidad propuso trece (13) actividades de cumplimiento para subsanar los hallazgos presentados en auditorías anteriores, estableciendo su cumplimiento de las actividades propuestas al 100%, en once (11) de ellas con lo cual se declaran como cerradas. Las dos (2) restantes presentaron cumplimiento parcial con una valoración individual de un punto (1.0) que corresponden a los hallazgos 3.3.1.1.2. y 3.3.1.2.1.

Con lo anterior se concluye cumplimiento de 1.84 y estableciendo un porcentaje del 92.3%, calificado como Eficaz.



4. ANEXOS

4.1. CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS.

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR Millones de \$	REFERENCIACIÓN
ADMINISTRATIVOS	17		3.2.1.1.1., 3.2.1.2.1. , 3.2.1.3.4., 3.3.4.1., 3.6.1.1., 3.6.1.2., 3.6.2.1.1., 3.6.2.2.1., 3.6.2.2.2., 3.6.2.2.3., 3.6.2.2.4., 3.6.2.2.5., 3.6.2.2.6., 3.6.2.2.7., 3.6.2.2.8., 3.6.3.y 3.6.4.1.
FISCALES	9	20.496.25	3.6.1.2., 3.6.2.1.1., 3.6.2.2.2., 3.6.2.2.3., 3.6.2.2.5., 3.6.2.2.6., 3.6.2.2.7., 3.6.2.2.8., 3.6.4.1.
DISCIPLINARIOS	13	NA	3.2.1.2.1., 3.6.1.2., 3.6.2.1.1., 3.6.2.2.1., 3.6.2.2.2., 3.6.2.2.3., 3.6.2.2.4., 3.6.2.2.5., 3.6.2.2.6., 3.6.2.2.7., 3.6.2.2.8., 3.6.3., 3.6.4.1.
PENALES		NA	
TOTAL		20.496.25	.

NA: No aplica.