



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

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

TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

PERIODO AUDITADO 2009

PLAN DE AUDITORIA DISTRITAL 2010

CICLO III

DIRECCION SECTOR MOVILIDAD

Diciembre de 2010



AUDITORIA INTEGRAL A LA TERMINAL DE TRANSPORTES S.A.

CONTRALOR DE BOGOTÁ, D.C.

Miguel Ángel Morales Russi

CONTRALOR AUXILIAR

Víctor Manuel Armella Velásquez

DIRECTOR SECTORIAL

Alberto Martínez Morales

SUBDIRECTOR DE FISCALIZACIÓN:

Jaime Noy Fonseca

ASESOR JURIDICO

Gustavo Londoño

EQUIPO DE AUDITORIA:

**Jorge E. Camelo Calderón
Carlos Andrés Vargas Hernández
José Belisario Cañón
Héctor Miguel Castro
Claudia Liliana Forero
Delia Rosa Silgado
Alexander Medina Losada
Dagoberto Correa Pil-Líder**

CONTENIDO

1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD REGULAR A LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.	8
2. ANÁLISIS SECTORIAL	12
2.1. ANTE EL HECHO QUE LA GERENCIA DEL TERMINAL DE TRANSPORTE EN OCTUBRE DE 2010, HA SOLICITADO AL IDU LA COMPRA DE 48.861 M2 DEL PREDIO EL CANGREJAL ADICIONALES A LOS 40.000 M2 COMPRADOS EN MAYO DE 2009, LA CONTRALORIA DE BOGOTA ADVIERTE, SOBRE LA CONVENIENCIA DE QUE AL MARGEN DE LAS METAS DEL PLAN DE DESARROLLO, SE REVISE LA OPORTUNIDAD, PERTINENCIA Y CONVENIENCIA DE CONSTRUIR EL TERMINAL DEL NORTE, EN EL PREDIO DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTA FE, PRECISAMENTE DONDE COMIENZA EL BORDE SUR DEL PLAN ZONAL DEL NORTE, PUES SU LOCALIZACION EN LA CALLE 193, CONTRAVIENE NORMAS URBANISTICAS Y DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM) QUE EL 15 DE AGOSTO DE 2006 ADOPTA LA “ESTRATEGIA DE INTERCAMBIO MODAL” (ART. 36) CON LA CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCION EN PROXIMIDADES DE LA CALLE 245 DEL “COMPLEJO DE INTEGRACION MODAL DEL NORTE” EN UN AREA DE 120.000 M2, DE LOS CUALES EN 44.000 M2 SE CONSTRUIRA EL TERMINAL DEL NORTE, EN 740000 M2 SE CONSTRUIRA EL PORTAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO MASIVO, INCLUYENDO EL TERMINAL DEL TREN DE CERCANIAS	12
2.1.1. ESTA ES LA NORMATIVIDAD DE LA POLITICA PUBLICA, IINMERSA EN EL PLAN DE OPRDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) Y EN EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM), Y EN EL PLAN ZONAL DEL NORTE, QUE REGULA LA CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE TERMINALES SATELITES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS DE BOGOTA D.C.	19
2.1.2. CON LA EXPECTATIVA DEL CUMPLIMIENTO DE METAS DEL PLAN DE DESARROLLO DEL ALCALDE GARZON, EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2004 EL CONSULTOR CONTRATADO POR PLANEACION DISTRITAL SELECCIONA PARA LA CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE TERMINALES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS DE BOGOTÁ D.C., PREDIOS QUE EN EL CASO DE BOSA Y EL CANGREJAL, ADEMAS DE NO CUPLIR CON LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD (ART 163) NO CORRESPONDEN A LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD INTELIGENTE (ART. 4) ORDENADOS POR EL POT.....	29
2.1.3. HABIENDO SIDO EQUIVOCADA LA SELECCIÓN DE LOS LOTES DE BOSA Y EL CANGREJAL, PARA LA CONTRUCCION DE LOS TERMINALES DEL SUR YA CONSTRUIDO Y EL DEL NORTE POR CONSTRUIR, NO SE ENTIENDE COMO PLANEACION DISTRITAL AL FINALIZAR EL AÑO 2005, A SOLICITUD DEL TERMINAL DE TRANSPORTES S.A., DEFINE LAS ZONAS DE RESERVA DE LAS TERMINALES DE PASAJEROS DE TRANSPORTE INTERURBANO DEL NORTE Y SUR DE LA CIUDAD.....	35
2.1.4. RESULTA LAMENTABLE EL HECHO DE QUE HABIENDOSE ADOPTADO EN AGOSTO 15 DE 2006, EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD QUE REGLAMENTA EN SU ARTICULO 36, EL OBJETIVO No. 3 DEL ARTICULO 164 DEL POT QUE SE REFIERE A “CONECTAR LAS TERMINALES DE TRANSPORTE Y DE CARGA INTERURBANO EN EMPLAZAMIENTOS QUE PERMITAN LA ARTICULACIÓN EFICIENTE DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE”, LA “ESTRATEGIA DE INTERCAMBIO MODAL” (ART. 36) CON LA CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCION EN PROXIMIDADES DE LA CALLE 245 DEL “COMPLEJO DE INTEGRACION MODAL DEL NORTE” EN UN AREA DE 120.000 M2”, SE HAYA ADQUIRIDO POR EL IDU, CERCA DE TRES (3) AÑOS DESPUES (MAYO DE 2009) UN TERRENO EN LA CALLE 193 DE LA AUTOPISTA NORTE QUE SIENDO DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTA FE, MARCA EL INCIO DEL BORDE SUR DEL PLAN ZONAL DEL NORTE APROBADO EL 29 DE ENERO DE 201037	

2.1.5. HABIENDOSE INFORMADO A LA TERMINAL DE TRANSPORTES S.A., A LA LUZ DE LA NORMATIVIDAD PREEXISTENTE, QUE CONSTRUIR EL TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL PREDIO EL CANGREJAL CONTRAVINE LAS NORMAS URBANISTICAS; RESULTA INCOMPRESIBLE EL HECHO DE QUE LA ADMINSTRACION DEL TERMINAL SIN HABERSE REVIZADO LA OPORTUNIDAD PERTINENCIA Y CONVENINECIA DE CONSTRUIR EL TERMINAL DEL NORTE EN EL PREDIO DE LA 193 DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTA FE, PRETENDAN DE MANERA DESORDENADA Y SIN EL AVAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, MATERIALIZAR EL PROYECTO QUE AHORA RESULTA SER DIFERENTE AL QUE LA ADMINISTRACION ANTERIOR DEL TERMINAL DE TRANSPORTES S.A. HABIA RADICADO ANTE LAS AUTORIDADES DISTRITALES PARA LA OBTENCION DEL PLAN DE IMPLANTACION, Y PARA EL CUAL SE HA SOLICITADO AL IDU LA COMPRA ADICIONAL DE LOS 48.861 M2 QUE RESTAN DE LA RESERVA DEL COSTADO OCCIDENTAL 38

2.2 EL 7 DE DICIEMBRE DE 2010, EN DESARROLLO DE LA AUDITORIA ADELANTADA EN EL IDU, LA CONTRALORIA DE BOGOTA LE COMUNICO MEDIANTE OFICIO No. 201099890 LOS SIGUIENTES HALLAZGOS: UNO (1) FISCAL POR VALOR DE \$184'442.346, SEIS (6) ADMINISTRATIVOS Y SEIS (6) DISCIPLINARIOS, POR ERRORES E INCONSISTENCIAS EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO N° 019 DE 2009, SUSCRITO CON EL CONSORCIO PEATONAL AUTOPISTA SUR PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL DEL TERMINAL DE PASAJEROS SATÉLITE DEL SUR. ES IMPORTANTE SEÑALAR QUE EL SERVICIO PRESTADO POR LA TERMINAL DE TRANSPORTE ES UN SERVICIO PÚBLICO, EN EL CUAL EN LAS DECISIONES DE POLÍTICA PÚBLICA PRIMA EL INTERÉS GENERAL SOBRE EL INTERÉS PARTICULAR..... 43

2.2.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por haberse firmado el Acta de Inicio treinta y cinco (35) días después de haberse legalizado el Contrato, contraviniendo lo estipulado en la cláusula 9 que dice “No podrán transcurrir más de cinco (5) días hábiles entre la suscripción del contrato y la firma del acta de iniciación..... 45

El IDU al permitir y consentir desde el comienzo que se suscriba el acta de iniciación en fechas posteriores a las establecidas contractualmente, empieza por dar lugar a que por su omisión en la exigencia del cumplimiento de lo pactado, se den a futuro atrasos que repercutan en el cumplimiento del cronograma de las obras y al final en los términos y plazos definidos para la ejecución del contrato.46

En consecuencia, es necesario que el IDU tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que estos hechos no se vuelvan a presentar en los contratos que celebre la entidad.....46

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la cláusula 9 del contrato de obra 019 de 2009; Ley 80 de 1993, artículo 3, 23 y 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.....46

2.2.2. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque el cronograma y el plan de inversión, solo pudieron ser aprobados el 19 de marzo 2010, es decir 79 días después de finalizada la etapa de actividades preliminares, contraviniendo lo estipulado en la cláusula 9. 46

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un posible hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Cláusula 9 del Contrato de Obra N° 019 de 2009; Constitución Nacional artículo 209; Ley 489 de 1998, artículo 3; Ley 80 de 1993, artículo 3, 23 y 25, numerales 4 y 7, artículo 26; Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2; artículo 35, numerales 1 y 2.....47

2.2.3. Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria, por los atrasos reiterados en la ejecución del proyecto, lo que ha originado cuatro (4) prórrogas del contrato en ciento cincuenta y dos (152) días adicionales..... 47

Así como lo establecido en el numeral 4.2.3 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS A CONTRATAR: 48

2.2.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por que la entidad no gestiona la aplicación de multa que en su momento la interventoría solicitaba por el incumplimiento del contratista sobre el cronograma de obra aprobado en desarrollo del contrato IDU 019 de 2009. 51

La aplicación de multas no puede ser una actuación de mera liberalidad del sujeto de control, sino una consecuencia objetiva y real de las deficiencias, atrasos injustos e inconvenientes que se presentan en la ejecución del contrato; para evitar que un simple descuido, desidia o negligencia, se llegue a graves demoras que puedan conllevar la parálisis, cesión o caducidad del contrato... 53
En consecuencia, es necesario que el IDU tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que estos hechos no se vuelvan a presentar en los contratos que celebre la entidad..... 53

2.2.5. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, debido a que han transcurrido ciento cincuenta y dos (152) días después de la etapa contractual y no se amortizado la totalidad del anticipo, es decir hace falta amortizar doscientos setenta y dos millones cuatrocientos setenta y cuatro mil doscientos setenta y dos (\$272.474.272) pesos m/cte..... 54

2.2.6. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, por \$184.442.346 al adicionar el contrato de Interventoría por los atrasos y demoras en la construcción de las obras del puente peatonal de la Terminal de Transporte del Sur, atribuidos al Contratista, sin que a la fecha la entidad haya aplicado las multas respectivas..... 57

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA..... 63

3.1. SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO 63

3.2 PLAN DE DESARROLLO Y BALANCE SOCIAL 64

3.2.1. PLAN ESTRATÉGICO..... 64

3.2.1.1. Terminal del Sur..... 65

3.2.1.2. Terminal del Norte..... 66

3.2.3. *Inversiones de la Terminal de Transporte S.A.*..... 66

3.2.4. *Estudios y diseños del SuperCade del Norte*..... 67

3.2.5. *Puente peatonal Terminal del Sur*..... 67

3.2.6. *Sistematización y Comunicación Terminal Central*..... 68

3.2.2. BALANCE SOCIAL..... 69

3.2.2.2. Instrumentos Operativos para la Atención de los Problemas 70

3.2.2.3. Resultados en la Transformación de los Problemas..... 71

3.2.2.4. Terminal Central y del Sur 72

3.2.2.5. Terminal del Norte 73

3.2.2.6. Hallazgo Administrativo porque la Terminal de Transporte S.A. no dio cumplimiento con las Metas del Plan Estratégico..... 73

3.2.2.7. Otras Acciones Implementadas para la Solución de las Problemáticas..... 74

3.2.2.8. Presupuesto del proyecto y acciones 75

3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES 76

Se presentan diferencias entre los saldos reportados en el aplicativo SIVICOF correspondiente a Formato CB 0901 Saldos y Movimientos a diciembre 31 de 2009, respecto de los auxiliares de sus respectivas cuentas contables, por valor de \$4.318.946,53..... 77

Se presenta diferencia entre los saldos presentados en libro auxiliar de la cuenta de ahorros del BANCOLOMBIA y el extracto bancario a diciembre 31 de 2009, por valor de \$17.462.00..... 78

3.3.3. *Evaluación Control Interno Contable*..... 83

3.3.3.1. Hallazgo Administrativo por reportar fecha errónea, la cual se confrontó con los libros oficiales incumpliendo con el Plan General de la Contaduría..... 86

3.4. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN 88

3.4.1. *Terminal Satélite del Norte*..... 89

3.4.1.1. Contrato TT-155 de 2008..... 89

3.4.1.1. 1. Presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria porque la Terminal de Transporte S.A. habiendo declarado el 15 de marzo de 2010 mediante resolución 12 "Declara EL INCUMPLIMIENTO del contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal", sin embargo nuevamente el 18 de junio de 2010 mediante la resolución 30, declara el siniestro EN CUANTO AL RIESGO DE CALIDAD de los productos de estudios y diseños contratados con el Consorcio Terminales Bogotá 2008 para la construcción del Terminal Satélite del Norte, situación que se corrige el 11 de octubre de 2010 con la expedición de la resolución 59 de 2010, que después del recurso de reposición interpuesto por la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A.

revoca la resolución 30 de junio de 2010. Esta situación denota que en la Terminal de Transporte existen falencias en las decisiones jurídico administrativas que deben ser objeto de mejoramiento	90
3.4.1.1.2. Presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal en el Contrato TT-155-2008 y observado en la Resolución No.12 de 15 de marzo de 2010, por valor de \$67.577.650,95 que corresponde al faltante para completar la suma de \$213.976.374,95 en que se debió haberse hecho efectivo el riesgo de cumplimiento de acuerdo a lo pactado en la Cláusula Décima Segunda del mencionado contrato.....	93
3.4.1.1.5. Hallazgo Administrativo con Incidencia Disciplinaria porque el Consultor no dio cumplimiento con lo establecido en el Pliego de Condiciones Numerales 2.4.1 relacionado con el Director del Proyecto.....	97
3.4.1.1.6. Hallazgo Administrativo con Incidencia Disciplinaria , por el incumplimiento del objeto del contrato y de la entrega de los productos.	107
3.4.1.2. Contrato TT-160 de 2008.....	108
3.4.2. TERMINAL SATÉLITE DEL SUR	110
3.4.2.1. Contrato TT- 80-2006.....	111
3.4.2.1.1. Presunto hallazgo administrativo por el reconocimiento y pago de sobrecostos originado porque la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., la firma CONCRETO S.A. y la interventoría asumida por PAYC S.A, no cumplieron lo dispuesto por el Pliego de Condiciones Definitivo de la Licitación Pública de Obra No. TT-LP-01-2006, entre otros aspectos, en las actividades de Excavación de Pilotes de 60 y 70 cms de diámetro, a pesar de los notorios y evidentes precios sobreestimados respecto de los precios de mercado presentados por el contratista de obra en su propuesta.	111
De otra parte, en próximo ejercicio de auditoría se abordará con el detalle debido el tema del presunto hallazgo administrativo con incidencia fiscal respecto de las excavaciones de los pilotes de 60 y 70 cm de diámetro.	111
3.4.2.1.2. Presunto hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal , porque la entidad asumió con recursos públicos el pago de \$399'515.672 que debió descontar al contratista, correspondiente al 5% de la contribución al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogota de los contratos adicionales en desarrollo del Contrato TT-80 de 2006, contrario a la normatividad vigente para ello.	111
3.4.2.1.3. Hallazgo Administrativo con incidencia Fiscal y disciplinaria en el Contrato de consultoría TT-008-2005 por valor de \$16.093.936,00 resultado de la gestión negligente de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. para cumplir los términos dispuestos por la normatividad vigente respecto de la liquidación unilateral del mencionado contrato.	117
3.4.3. CONVENIO IDU - TERMINAL DE TRANSPORTE PARA LA CONSTRUCCION DEL PUENTE PEATONAL DE LA TERMINAL SATELITE DEL SUR	122
3.4.3.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria por la falta de planeación en el presupuesto asignado al Convenio Interadministrativo No 037 de 2007 por (\$24.671.000.000, valor que excedió en ocho punto cuatro veces (8.4), al presupuesto realmente invertido (\$2.950.000.000) en el proyecto destinado.	122
3.4.4. TERMINAL CENTRAL	123
3.4.4.1. Contrato TT-106 de 2009.....	123
3.4.4.1.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria , por valor de ONCE MILLONES CIENTO VEINTINUEVE MIL CINCUENTA Y NUEVE PESOS \$11.129.059, que corresponde a la valoración de los daños evidenciados en las vías internas de la Zona Operativa de la Terminal de Transportes de Bogotá, obras que fueron realizadas bajo la ejecución del Contrato TT-106-2009 en agosto de 2009 y las cuales fueron evidenciadas por el Interventor desde marzo de 2010 y a diciembre no se han corregido.	123
3.4.4.1.2. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria , porque la Terminal de Transportes S.A. abrió el procedimiento de solicitud pública de oferta TT-SPO-05-2009, para contratar los trabajos de mantenimiento y/o rehabilitación de vías internas de la Zona Operativa de la Terminal, sin contar con los estudios y diseños respectivos.	129
3.4.4.1.3. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria , porque el Acta de Recibo a Satisfacción fue firmada el 21 de enero de 2010 y sólo hasta ocho (8) meses después de haberse firmado ésta, la Terminal envía el Acta de Liquidación del Contrato para que sea firmada por el Contratista, transgrediendo lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato No TT-106-2009.	

3.4.4.1.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por la falta de gestión de la Terminal de Transportes S.A., para realizar de manera oportuna y eficaz el mantenimiento de las vías e instalaciones, las cuales se encuentran en estado de abandono, lo que ocasiona demora en la operación de los vehículos y a futuro ocasionará que se incremente los costos por reparación y mantenimiento.....	133
3.4.4.2. Contrato TT- 31-2007.....	150
3.4.4.2.1. Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria, porque las pretensiones realizadas por la Terminal de Transporte a través de su apoderado van en contravía de la protección y la salvaguarda del patrimonio público.....	152
3.4.4.3. Contrato TT-21-2010.....	153
3.4.4.3.1. Hallazgo administrativo por falta de planeación en los procesos de contratación. La Terminal de Transportes permite que un contratista subcontrate actividades en contra de las políticas de seguridad, generando riesgos para los diferentes actores que allí confluyen. De igual manera en el operativo realizado por la Contraloría de Bogotá, el 14 de octubre de 2010, se evidenció que en la Terminal Central, del total de 64 cámaras de seguridad instaladas, 21 que corresponden al 33% del sistema se encontraban fuera de servicio, es decir, que los usuarios del servicio de transporte interurbano se encontraron desprotegidos al menos durante los días del puente del 18 de octubre de 2010.....	153
3.4.4.4. Contrato TT-57 De 2008.....	160
3.4.4.5.1. Hallazgo administrativo porque la Terminal de Transporte dio por terminada la relación laboral de veintitrés (23) empleados que conllevó al reconocimiento y pago de indemnizaciones laborales por valor aproximado de \$376 millones de pesos, derivada en decisiones antieconómicas que extendieron el tiempo de indemnización de doce empleados y en la inadecuada planeación de las necesidades de talento humano.....	161
3.4.4.5.2. Proceso administrativo sancionatorio porque la Terminal de Transporte se niega a suministrar información de la Copropiedad, obstruyendo de esta manera el ejercicio del control fiscal y la vigilancia de los recursos públicos representados en los bienes y servicios comunes en los cuales el Distrito Capital participa en un porcentaje del 76.12%.....	167
3.5. TERMINALES SATÉLITES DE ORIENTE Y OCCIDENTE.....	168
3.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.....	168
3.6.2. Modulo de excretas y planta de tratamiento.....	169
3.6.2.1. Hallazgo Administrativo porque las caracterizaciones tomadas en mayo 11 y agosto 10 de 2009 en la caja de inspección salida PTAR, ninguna cumple con las condiciones normadas; la primera por niveles de Fenoles y la segunda por no haber sido evaluados todos los parámetros exigidos por la Resolución 3957 de 2009.....	173
3.6.3. Recurso Aire mediciones de Ruido y Emisiones.....	174
3.6.3.1. Hallazgo Administrativo al comprobar que los trabajadores se encuentran expuestos a la contaminación propias del medio al no poseer ninguna protección respiratoria para riesgo biológico (tapa bocas) para control de infecciones respiratorias ni protectores auditivos contra los ruidos.	175
3.6.4. Recurso Energía.....	176
3.6.5. Recurso Agua.....	177
3.6.6. Manejo de Residuos.....	178
3.6.7. Contratos evaluados.....	180
4. ANEXOS.....	182



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

Doctor
LUCAS RINCON RIVERA
Gerente General
Terminal de Transporte S.A.
Ciudad.

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política y el Decreto 1421 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A. a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen del Balance General a 31 de diciembre de 2009 y el Estado de Actividad Financiera Económica y Social, de Cambios en el Patrimonio de Accionistas por el periodo comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2009; se comprobó que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables, la evaluación y análisis de la ejecución de los planes y programas de gestión ambiental y de los recursos naturales.

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

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

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

soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los Estados Contables y el cumplimiento de las disposiciones legales.

Concepto sobre Gestión y Resultados.

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

Las acciones de la entidad están constituidas en un 87,97% por inversiones del sector público y 12,03% provenientes del sector privado. Del sector público, el 63.2% pertenece a la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, el 12.9% al Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, el 9.0% al Ministerio de Transporte, el 5.5% corresponde a la Central de Abastos-Corabastos y el 9.4%, es de otros particulares.

La entidad por ser una sociedad de economía mixta, donde el Estado posee menos del 90% de su capital social, no le es aplicable las normas relacionadas con el Estatuto Orgánico del Presupuesto, como tampoco la Ley 87 de 1993, “Ejercicio del Control Interno”, en cumplimiento a su artículo 5º; Componentes de integralidad que no son objeto de evaluación, sin embargo para la evaluación de los Estados Financieros y emitir su dictamen se requiere la evaluación al control interno contable.

Una vez evaluados y validados los resultados de los cuestionarios aplicados al área contable de la Entidad, se obtuvo una calificación de **4.0** que la ubica en un nivel de riesgo medio en el sistema de control interno contable.

Como resultado de la evaluación y seguimiento a los compromisos adquiridos en el Plan de Mejoramiento se estableció el cumplimiento de la totalidad de los hallazgos administrativos calificados con 2.0% sobre un rango de 2.0, con un nivel de eficacia del 100%.

En desarrollo del proceso auditor, se detectaron presuntos hallazgos con incidencia **Fiscal, Disciplinaria y Administrativa** en los componentes de integralidad de Contratación, Planeación Estratégica y Gestión Ambiental, como resultado de la Gestión adelantada por la entidad en cumplimiento de su Plan Estratégico y que fueron materializadas en las adjudicaciones de los contratos TT-80-2006; TT-155 y TT-160 de 2008, y TT-21 de 2010.

Al realizar la evaluación al componente ambiental se estableció que la entidad realizó una gestión aceptable en su conjunto. Lo anterior como resultado de un mayor esfuerzo realizado en la consolidación de sus metas y objetivos; Igualmente se

resalta la gestión adelantada por la entidad a nivel interno con el fin de optimizar el uso de los servicios públicos implementados en la Terminal del Salitre y Satélite del Sur.

Una vez aplicadas pruebas de auditoría por el equipo auditor a la gestión realizada por la Terminal de Transporte S.A; correspondiente a la vigencia 2009, se emite un CONCEPTO FAVORABLE CON OBSERVACIONES, derivado de las deficiencias presentadas en la evaluación de la contratación, Gestión Ambiental y Plan Estratégico el cual arrojó un total de 22 hallazgos con incidencia Administrativa, con incidencia fiscal 4 en cuantía de \$ \$494.316.517; y con incidencia disciplinaria 14, los cuales inciden significativamente en la gestión realizada por la entidad, y que conlleva a determinar la calidad y el nivel de confianza en el cumplimiento de los objetivos institucionales; que puede incidir en un incremento en los riesgos a nivel interno y externo a la cual se ve expuesta la entidad por la no mitigación de los mismos.

Opinión sobre los Estados Contables.

Se examinó el 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. El examen se efectuó de conformidad con las Normas de Auditoría Gubernamental Colombianas y las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas. Se efectuaron pruebas sustantivas y de cumplimiento y se examinaron las cuentas de Efectivo, Deudores, inversiones, Propiedad Planta y Equipo, Cuentas por Pagar e Ingresos.

En nuestra opinión, los estados financieros mencionados, tomados fielmente de los libros de contabilidad y adjuntos al presente dictamen, presentan **razonablemente** la situación financiera de la Terminal de Transporte S.A., por la vigencia comprendida entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2009, y los resultados de las operaciones por el año terminado en esta fecha, de conformidad con los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados en Colombia.

Concepto sobre fenecimiento.

Por el concepto favorable con observaciones emitido por la gestión realizada y la opinión expresada sobre los Estados Financieros que presentan razonablemente la situación financiera de la Terminal de Transporte S.A, la Cuenta correspondiente a la vigencia fiscal de 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 elaborar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser remitido a la Contraloría de Bogotá, mediante el aplicativo SIVICOF, dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes al recibo del presente informe.

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

Atentamente,

ALBERTO MARTÍNEZ MORALES
Director Sector Movilidad

Bogotá D.C., Diciembre de 2010.

2. ANÁLISIS SECTORIAL

2.1. ANTE EL HECHO QUE LA GERENCIA DEL TERMINAL DE TRANSPORTE EN OCTUBRE DE 2010¹, HA SOLICITADO AL IDU LA COMPRA DE 48.861 M2 DEL PREDIO EL CANGREJAL ADICIONALES A LOS 40.000 M2 COMPRADOS EN MAYO DE 2009, LA CONTRALORIA DE BOGOTA ADVIERTE, SOBRE LA CONVENIENCIA DE QUE AL MARGEN DE LAS METAS DEL PLAN DE DESARROLLO, SE REVISE LA OPORTUNIDAD, PERTINENCIA Y CONVENIENCIA DE CONSTRUIR EL TERMINAL DEL NORTE, EN EL PREDIO DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTA FE, PRECISAMENTE DONDE COMIENZA EL BORDE SUR DEL PLAN ZONAL DEL NORTE, PUES SU LOCALIZACION EN LA CALLE 193, CONTRAVIENE NORMAS URBANISTICAS Y DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM) QUE EL 15 DE AGOSTO DE 2006 ADOPTA LA “ESTRATEGIA DE INTERCAMBIO MODAL” (ART. 36) CON LA CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCION EN PROXIMIDADES DE LA CALLE 245 DEL “COMPLEJO DE INTEGRACION MODAL DEL NORTE” EN UN AREA DE 120.000 M2, DE LOS CUALES EN 44.000 M2 SE CONSTRUIRA EL TERMINAL DEL NORTE, EN 74000 M2 SE CONSTRUIRA EL PORTAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO MASIVO, INCLUYENDO EL TERMINAL DEL TREN DE CERCANIAS

No han sido pocos los intentos de la Administración Distrital para la construcción del “Sistema de terminales satélites de Transporte Interurbano”, cuyos antecedentes se inician con la Administración del Alcalde JAIME CASTRO (1992-1995), en la que se concibe el control el transporte interurbano producto de la integración de los flujos de pasajeros del Área Metropolitana de Bogotá, con la construcción de tres (3) Terminales Satélites de Transporte, dos (2) de transporte Interurbano y uno (1) de transporte Suburbano.

Los dos terminales Interurbanos alternos, al que ya existe en el sur occidente de la ciudad (Ciudad Salitre) estarían ubicados al norte y al sur de la ciudad respectivamente; en cuanto al “Terminal de Buses Suburbanos”, según un estudio realizado por el Instituto SER en 1993 demostró que un alto porcentaje de usuarios de este tipo de transporte tenia como punto de llegada el centro de la ciudad, por lo cual se consideró que este sitio era el más indicado para instalarlo.²

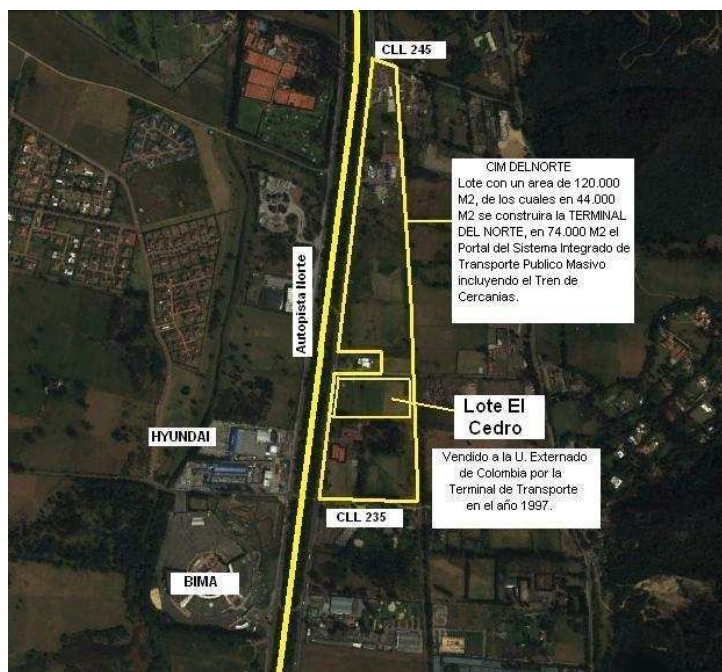
¹ Solicitud 2010EE392 del Ingeniero Lucas Rincón Gerente de la Terminal de transporte S.A. dirigida al IDU el 6 de octubre de 2010

² Instituto Ser de Investigación. “Estudio de un sistema de terminales de transporte interurbano y suburbano para Santa Fe de Bogotá”. Bogotá, febrero de 1993.

En la primera Administración del Alcalde ANTANAS MOCKUS, (1995-1998) se cancelaron estos proyectos, (en algunos casos, éstos ya estaban en ejecución) generándole a la Terminal de Transporte S.A. procesos litigiosos y altos costos financieros pues accedió a créditos de corto plazo para impulsar el inicio de éstos proyectos que habían sido formulados en la administración del Alcalde CASTRO, y por no haber el Distrito Capital capitalizado la empresa, **se ordenó la venta de los predios que se habían comprado para la construcción de estos terminales entre los cuales se encontraba el de Soacha donde se tenía prevista la construcción del Terminal del Sur y el lote el “Cedro” que con una cabida superficial de 28.921 m² se encontraba ubicado en la calle 235 de la Autopista Norte precisamente en el sitio donde hoy la administración Distrital tiene previsto la construcción del Complejo de Integración Modal del Norte (CIM del norte), como resultado de la “*Consultoría para la Estrategia Técnica, Financiera y legal, para la implementación de Intercambiadores de Pasajeros en Bogotá y su entorno regional fase I del plan de Intercambiadores modales*”, contratada por la Secretaria de Movilidad, este predio que forma parte del que adquirirá la Administración Distrital para la construcción del **CIM del norte** fue adquirido por la Terminal de Transporte S.A. por un valor de \$2.710.000.000, fue inexplicablemente vendido a la Universidad Externado de Colombia el 06 de noviembre de 1997, y ahora se tendrá que comprar nuevamente un predio que hace 13 años era de su propiedad el cual aparece señalado en la figura 1.**

Figura 1

**Complejo de Integración Modal del Norte (CIM del norte)
Ubicado en la parte Norte del Plan Zonal del Norte**



La decisión de cancelar los proyectos del Alcalde CASTRO , estaba ligada a la visión de la Administración Distrital de MOCKUS, de que se desarrollaran previamente los estudios de JICA sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo, estudios que fueron redefinidos en el POT por la administración de PEÑALOSA (1998-2001) y que contempla como componentes del Sistema de Transporte: Sistema de Transporte Masivo Metro; Primera Línea de Metro; Sistema Integrado de Corredores de Buses y Rutas Alimentadoras; Sistema de Ciclorrutas; Sistema de Tren de Cercanías; Sistema de Estacionamientos Públicos; Terminales de Transporte (pasajeros y mercancías).

En el escenario de inversión del Plan de desarrollo *“Para Vivir todos del mismo lado”* 2001-2004, segunda administración del Alcalde ANTANAS MOCKUS para el periodo no se proyectaron recursos relacionados con el componente de *“Terminales de Transporte”* ya formulados en el Plan de Ordenamiento Territorial-POT

Para el periodo 2004-2008, el Alcalde GARZÓN en el marco de la normatividad fijada por el POT y las metas del eje urbano regional del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Publicas para Bogotá D.C., *“Bogota Sin Indiferencia, Un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión”*, prioriza la construcción de los terminales satélites de transporte intermunicipal del Sur y del Norte como apoyo a la política de conexión de la ciudad con la región, iniciándose en febrero de

2007 la construcción del Terminal del Sur, puesto en servicio al finalizar el Gobierno del Alcalde Garzón.

La gestión del Gobierno del Alcalde MORENO, en relación con el tema de la construcción del Terminal de norte, se materializa por las actuaciones administrativas adelantadas por la Terminal de Transporte S.A., que en criterio de esta Contraloría no corresponden a actividades de articulación con la política pública de movilidad, por las siguientes razones:

1. Porque para el caso del corredor norte de la ciudad, se ha propuesto construir la Terminal del Norte en un terreno ubicado en la calle 193 diagonal al centro Comercial Santafé, que fue seleccionado En septiembre de 2004 sin considerar que la localización de este tipo de equipamientos en cumplimiento del POT deben conducir al mejoramiento de la movilidad urbana y su articulación con la región, y desde el punto de vista urbanístico se debe minimizar su impacto en el entorno urbano, por lo cual el Terminal del Norte, se deben ubicar cerca a la periferia y en este caso en el borde norte del Plan Zonal del Norte y no en el Borde sur donde se encuentra ubicado el predio el cangrejal, es decir que la Terminal del Norte se debe ubicar cerca al punto de encuentro de la ciudad urbana con la región, tal como lo señalan las normas preexistentes y Planeación Distrital en respuesta VSTP-2010-2930 de diciembre 3 de 2010 a la proposición del Consejo de Bogotá No.518 de 2010:

Pregunta 8: “¿Cuál sería el margen de utilidad y que beneficios traería la construcción del Terminal del Norte?”

Respuesta 8: *Desde el punto de vista urbanístico, dado que el financiero corresponde a la Terminal de Transporte, los análisis realizados por la SDP permiten establecer que la localización de este equipamiento repercutirá notoriamente en el entorno urbano, por lo que su implementación debe acompañarse de una serie de actuaciones que mitiguen los impactos que genere en el territorio (...) lo anterior, bajo el respeto por la preexistencias urbanas y la normatividad de la zona norte del Distrito*

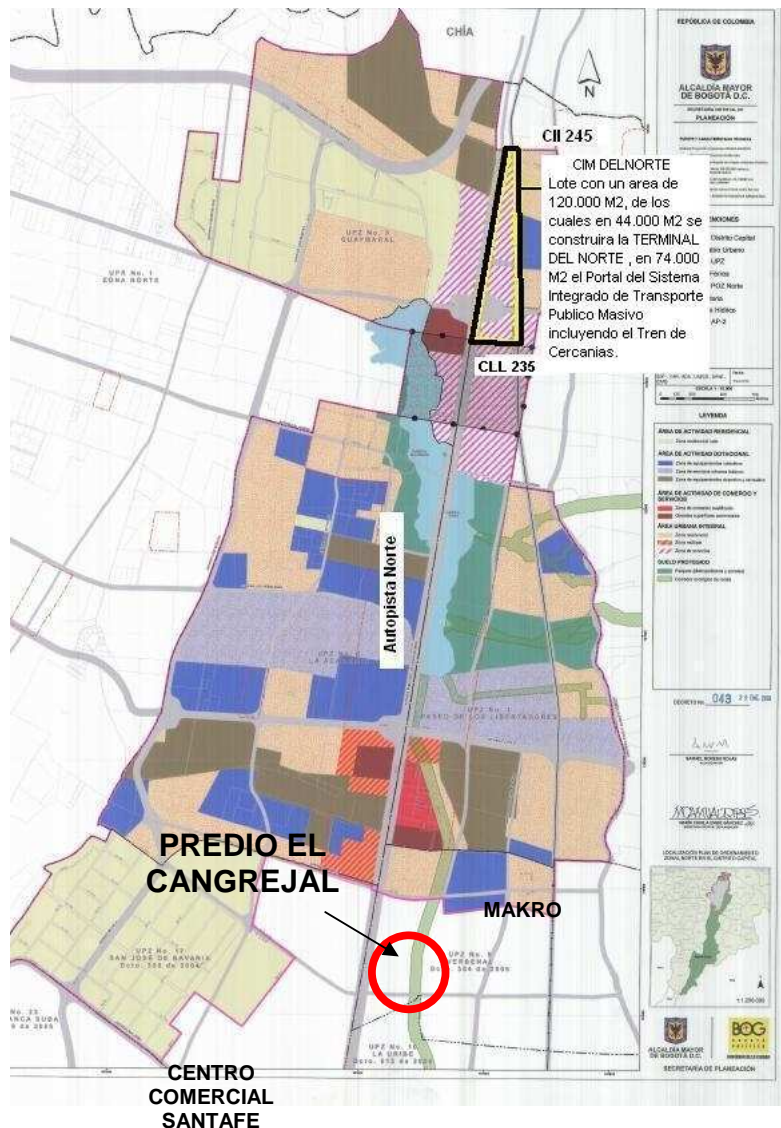
El desarrollo futuro del Terminal del Norte es fundamental para mejorar las condiciones de movilidad urbana y su articulación con la región

En este sentido, la SDP ha solicitado que las actuaciones urbanas necesarias para la implantación del Terminal del Norte se coordinen y promuevan de forma unificada desde el Sector Movilidad con el propósito de garantizar la articulación de los componentes, recursos y actores vinculados

Por ultimo se informa que la Terminal de Transporte S.A. ha presentado ante la SDP los documentos para iniciar el proceso para contrata la Concesión para el diseño, construcción, explotación, operación y mantenimiento del Terminal del Norte, a los cuales se les efectuaron observaciones conforme a lo expresado anteriormente”.

Figura No. 1

**LOCALIZACION EN PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL NORTE
DEL PREDIO EL CANGREJAL COMPRADO POR LA TERMINAL DE TRANSPORTES S.A
PARA LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL DEL NORTE**



2. **Por no haberse previsto la dinámica de la ciudad impactada por: la adopción en agosto de 2006 del Plan Maestro de Movilidad** que reglamenta los conectores del Transporte Interurbano con el Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP), y **la adopción del Plan Zonal del Norte** que según Planeación Distrital, tendrá a futuro aproximadamente 446 mil habitantes residentes más una población flotante futura de 299 mil personas aproximadamente, alrededor de 54 kilómetros de vías nuevas, y alrededor de 132 mil unidades de vivienda nueva, se puede afirmar que la selección en el año de 2004 por parte del consultor contratado por Planeación Distrital, del lote el cangrejal ubicado en la calle 193 diagonal al centro Comercial Santafé y en el borde sur donde comienza el Plan Zonal del Norte y en el cual la Terminal de Transporte S.A. compro en el 2009 el lote el cangrejal, en el cual la Terminal de Transportes S.A. pretende construir el Terminal del Norte fue equivocada, lo cual se refirma al igual que en el punto anterior, con lo expresado por Planeacion Distrital en respuesta VSTP-2010-2930 de diciembre 3 de 2010 a la proposición del Consejo de Bogota No.518 de 2010:

“Pregunta 3: “¿Para la realización de dichos estudios, se tuvo en cuenta la implementación del Plan Zonal del Norte y el Sistema Integrado de Transporte?”.

Respuesta 3: *La implementación del Terminal del Norte debe ser considerada como un proyecto fundamental para la planeación territorial de la zona norte del Distrito Capital y la planeación del transporte, dado que constituye un componente común y estratégico, tanto para el plan Ordenamiento Zonal del Norte –POZ Norte- (Decreto Distrital 043 de 2010) como para el Sistema Integrado de Transporte público –SITP- (Decreto Distrital 309 de 2009).*

(...)En el marco de lo expuesto, la SDP ha hecho énfasis en diversas oportunidades para que la implantación del Terminal del Norte garantice la articulación de los diferentes componentes, recursos y actores, requeridos por las disposiciones contenidas en el POZ Norte, el Plan Maestro de Movilidad y el SITP, para que la intervención se abordada de manera integral. Lo anterior, no excluye la posibilidad de plantear un desarrollo por etapas que se adecue en el tiempo al proceso de urbanización de esta importante zona de la ciudad. De esta forma el Distrito Capital capitalizará esta oportunidad urbana para consolidar

la estrategia de ordenamiento del territorio de la zona norte y dinamizar la articulación con la región”.

CUADRO No.1

EN SEIS MESES EL IDU PARA LA COMPRA DEL PREDIO EL CANGREJAL EMITE CUATRO (4) AVALUOS DIFERENTES

Predio Cangrejal	Avalúos realizados por la Lonja Cámara de la Propiedad Raíz en:	Valor metro cuadrado de terreno del avalúo Lonja	Valor metro cuadrado de terreno avalúo de referencia	Diferencia	
		\$	\$	\$	%
Primer Avalúo	Jun. 10 de 2006	425.000	90.000	335.000	372,2
Segundo Avalúo	Ago. 09 de 2006	400.000	90.000	310.000	344,4
Tercer Avalúo	Ago. 09 de 2006	220.000	90.000	130.000	144,4
Cuarto Avalúo	Dic. 15 de 2006	155.000	90.000	65.000	72,2

3. Porque con el conocimiento del impacto que para el entorno urbano tendría la construcción del Terminal en el lote en cangrejal ubicado en la calle 193 por la preexistencia normativa del POT, y con el conocimiento de que estaba prácticamente estaba terminado el Plan Maestro de Movilidad (PMM), que de manera detallada determinaba la ubicación en la calle 245 del **“Complejo de integración modal del norte (CIM)” en un área de 120.000 m2, de los cuales en 44.000 m2 se construirá el Terminal del Norte, no se entiende como el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), El 25 de noviembre de 2005 el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) define en la resolución 838 las zonas de reserva para las terminales de transporte interurbano del Norte y del Sur, con lo cual viabiliza a la compra en la calle 193 del predio el cangrejal por parte del IDU, que finalmente después de cuatro (4) años de negociación el 27 de mayo de 2009 termina con la compra de 40.000 m2 que corresponden al 32,9% del total de la reserva definida por el DAPD, esta compra por valor de \$6.209.966 al igual que en la mayoría de las que se efectuaron para la fase III del Sistema Transmilenio tuvo durante el segundo semestre del 2006, cuatro (4) avalúos con diferencias enormes entre avalúos y entre los avalúos y el precio de referencia calculado por Catastro las cuales se observan en el cuadro anterior. Es evidente además la falta de acompañamiento efectivo del IDU y de la Secretaria de Movilidad que como cabeza del sector y miembro de la Junta Directiva³ del Terminal de Transporte S.A.**

³ Son Miembros de la Junta Directiva de la Terminal de Transporte S.A.: La Secretaria de Movilidad, la Alcaldía mayor de Bogotá, la Secretaria de Hacienda, el Ministerio del Transporte y la Corporación de Abastos de Bogotá S.A.

hubiera podido evitar la compra del predio y asesorar su ubicación acorde con el POT y demás normas preexistentes.

4. Sorprende además el hecho de que sin haberse revisado la oportunidad pertinencia y conveniencia de construir el Terminal del norte en el predio de la 193 diagonal al centro comercial santa fe, pretendan de manera desordenada y sin el aval de la secretaria de movilidad, materializar el proyecto que ahora resulta ser diferente al que la administración anterior del Terminal de transportes s.a. había radicado ante las autoridades distritales para la obtención del plan de implantación, y para el cual se ha solicitado al IDU la compra adicional de los 48.861 m2 que restan de la reserva del costado occidental

En los siguientes aparte, iniciado con la normatividad preexiste que regula dentro de la estrategia de intercambio modal la operación del sistema de terminales Satélites de Transporte Interurbano, se analizan las actuaciones de la administración distrital relacionadas con el *“Sistema de Terminales de Transporte Interurbano de pasajeros de Bogotá D.C.”* y el impacto los efectos que están han tenido y puedan tener en el ordenamiento del territorio de la ciudad y la región

2.1.1. ESTA ES LA NORMATIVIDAD DE LA POLITICA PUBLICA, IINMERSA EN EL PLAN DE OPRDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) Y EN EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM), Y EN EL PLAN ZONAL DEL NORTE, QUE REGULA LA CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE TERMINALES SATELITES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS DE BOGOTA D.C.

Con la Ley 388 de 1999, Ley de Desarrollo Territorial en Colombia, se inicia un proceso de planificación integral, concertada y a largo plazo donde se reconoce la función publica del urbanismo y que tiene como uno de sus principios *“posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos”*. Es así, como mediante el Decreto 619 de 2000 se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá, D.C. - POT, donde se establece como un componente del sistema de transporte las Terminales de Transporte (pasajeros y mercancías) y determina en cuanto a las Terminales de buses interurbanos, en el Artículo 188 que *“Como complemento funcional al sistema de transporte se adopta un subsistema de estaciones terminales de buses interurbanos.*

Posteriormente mediante el Decreto 469 de 2003 se produce la primer revisión del POT, cuyas normas junto con las del Decreto 469 son compiladas conjuntamente con los decretos que se han producido para su reglamentación, en el Decreto 190 de 2004, las cuales tal como lo informara Planeacion Distrital en su respuesta VSTP-0449 de 2008 al Concejo de Bogotá proposición 164 de 2008) en relación

con el ordenamiento logístico de mercancía de carga y que en el tema de terminales de pasajeros de transporte interurbano, se relaciona así:

(i) **El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Sistema Terminales de Transporte Interurbano de pasajeros**

- El artículo 4 relacionado con las áreas de actuación estratégica en el marco de una agenda regional, determina que el Distrito Capital establecerá acuerdos y alianzas con la Nación, Departamentos, Municipios y demás autoridades con competencia en la región Bogotá-Cundinamarca, entre otros temas, en cuanto a la Movilidad Inteligente y en torno entre otras a las siguientes operaciones estratégicas:

- **“1. Gestión de proyectos económicos regionales.** Para el efecto se adelantarán acciones de promoción y articulación de proyectos estructurantes con la región que como los de movilidad, servicios públicos domiciliarios y medio ambiente, permitirán la distribución equilibrada de la población en el territorio y la cofinanciación de proyectos económicos estratégicos tales como el Plan Estratégico Exportador Regional y las cadenas productivas”.

.....

- **“3. Movilidad inteligente.** Se identificarán los espacios de articulación de la infraestructura vial y de los modos de transporte necesarios para soportar la plataforma productiva regional. El Distrito Capital apoyará la formulación de proyectos y planes concertados dentro de la fase I de la Mesa de Planificación Regional Bogotá- Cundinamarca, tales como el Puerto Multimodal de Puerto Salgar, el Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado - incluida la adecuación de accesos para la movilidad de la carga pesada en la Zona Franca de Bogotá y de los pasajeros, y la ampliación de las vías que articulan la ciudad a la región.” (Subrayado fuera de texto)

- El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) definió tres (3) **tipos de instrumentos para su reglamentación:** los instrumentos de planeación, financiación y gestión, los primeros como su nombre lo indica se encargan de definir las políticas y las normas en torno a la planeación del territorio, los de financiación y gestión sirven para costear económicamente y hacer posible el desarrollo urbano. Todos ellos se deben poner a disposición de los habitantes y del territorio, bajo principios de equidad, función social e interés general.

Los instrumentos de planeación se jerarquizan según sus propósitos, su escala y el ámbito que regulan, y se clasifican así:

- Planes maestros (1er nivel)
- Planes zonales (2do nivel)

Es así como el artículo 46 **determina dentro de los planes maestros prioritarios el de Movilidad**, el cual según el artículo 47 deberá formularse a más tardar el 30 de abril de 2006.

En relación con los planes zonales el artículo 48 señala que: Los planes zonales son instrumentos de planeación que definen y precisan las condiciones de ordenamiento de un área determinada, de las infraestructuras, el sistema general de espacio público y equipamientos colectivos, (...) Parágrafo: **La Administración Distrital en el corto plazo delimitará y elaborará los planes para el ordenamiento zonal del área de expansión de Usme y para el sector norte del Distrito Capital**, los cuales servirán de base para la adopción de los planes parciales.

- El artículo 162, establece que **el Sistema de Movilidad** está conformado por los subsistemas viales, de transporte y de regulación y control del tráfico. El Sistema de Movilidad tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior.
- El artículo 6 de la misma norma, con relación a **la política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión**, determina que para promover su participación en la red de ciudades interdependientes de la región, el Distrito Capital adelantará las acciones urbanísticas que permitan consolidar su actual estructura urbana y optimizar el uso y aprovechamiento de su territorio.

La consolidación urbana, tiene como condición evitar la conurbación de la ciudad con los municipios vecinos, mediante la protección, recuperación y mantenimiento de sus bordes: Cuenca del Río Bogotá, cerros orientales y zonas rurales del sur y del norte. Con este fin, el uso del suelo en dichas áreas se orientará soportado en un conjunto de estrategias entre las que se tiene: “3. *Asignación de usos del suelo en las áreas de expansión atendiendo las demandas por equipamiento y vivienda, concordantes con la capacidad de respuesta de las demás ciudades de la red regional, y prever las infraestructuras y los proyectos necesarios que mejoran la integración de la movilidad regional y nacional de*

carga y pasajeros y disminuyen los déficit de equipamiento en una periferia urbana desequilibrada.” (Subrayado fuera de texto)

- El artículo 10 del Decreto en mención, en materia de política de movilidad determina que se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico **con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado** y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.
- Así mismo, el artículo 64 del Decreto indicado anteriormente, determina para la articulación física y virtual con el comercio nacional e internacional **se buscará asignar recursos de nueva inversión a las infraestructuras necesarias para la movilidad de carga y pasajeros en la red de ciudades de la región**, y para la exportación de bienes y servicios al resto del país e internacionalmente.

Adicionalmente, el artículo 164, define que el Sistema de Movilidad del cual forman parte integral las terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano, se conforma para lograr un transporte urbano - regional integrado, eficiente y competitivo, en operación sobre una red vial jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen.

El sistema debe dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los **flujos externos de movilidad de pasajeros y de carga**, en el marco de la estrategia de ordenamiento para una ciudad abierta y desconcentrada en un territorio urbano-regional, orientado a consolidar el área urbana, contener la conurbación, mejorar la productividad sectorial y en general, aumentar la competitividad de la región Bogotá - Cundinamarca. En los objetivos definidos por el sistema de movilidad que a su vez se relacionan con el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros, se tienen:

1. Estructurar el ordenamiento urbano regional.
2. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico.
3. **Conectar las terminales de transporte y de carga interurbano en emplazamientos que permitan la articulación eficiente de los diversos modos de transporte.**

4. Consolidar el área urbana.
5. Contener la conurbación de Bogotá con los municipios vecinos mediante una conectividad eficiente con la red de ciudades.
6. Mejorar la productividad sectorial.
7. Apoyar las operaciones que buscan aumentar la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca mejorando la conectividad interna de Bogotá y con las ciudades de la red, y de la región con los mercados nacional e internacional.
8. Mejorar los niveles de accesibilidad hacia y desde los sectores periféricos de Bogotá.
9. Mejorar la gestión operacional de la red vial y del subsistema de transporte, con el fin de optimizar su utilización.
10. Fortalecer la autorregulación y los sistemas de control y vigilancia del tráfico vehicular.
11. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles. E incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad ecoeficiente.
12. Disminuir los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular.
13. **Reducir los flujos de tráfico de pasajeros y de carga en la zona urbana con destino a otras ciudades de la región y el país.**
14. Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad mediante una señalización correcta y una norma técnica de diseño de cruces entre ciclo rutas, la red peatonal y la vehicular. Se creará con la Secretaría de Tránsito y el IDU un sistema de revisión y atención inmediata de la señalización y de seguridad en puntos críticos de accidentalidad
15. **Realizar y cofinanciar con el sector público y privado regional y nacional proyectos que permitan mejorar la conectividad entre el Distrito Capital, la Región, el país y el exterior.**
16. **Coordinar con las entidades responsables de la planeación, operación y control, las políticas fiscales, de inversión y policivas, que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.**
17. Mejorar la accesibilidad y conectividad entre las distintas centralidades, el centro de Bogotá y la red regional de ciudades.
18. **Organizar las rutas de transporte público urbano tradicional (buses, busetas y colectivos), para evitar sobrerrecorridos, excesos en las frecuencias y la concentración de rutas en los mismos corredores viales.**
19. **Articular e integrar de manera eficiente las ciclorrutas, las rutas de transporte público, las rutas troncales y el transporte regional y nacional.**
20. Articular los diversos modos de transporte con el Aeropuerto El Dorado.

21. Garantizar la inversión en mantenimiento vial y la sostenibilidad del sistema.
 22. Regular el estacionamiento en vía y fuera de vía, en función de la oferta y la demanda y fortalecer los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público.
 23. Atender las áreas urbanas con mayores deficiencias viales mediante corredores de movilidad local.
- Según el Artículo 164 del Plan de Ordenamiento Territorial el Subsistema de Transporte debe responder en forma eficiente, económica y segura a los deseos de viaje de la población, así como a las necesidades de movilización de carga. En consecuencia, los proyectos del subsistema deben concebirse en función de los orígenes y destinos de los viajes, tanto dentro de la ciudad como entre esta y la red de ciudades de la región, así como de las necesidades del transporte nacional e internacional. A su vez señala que el subsistema de transporte se compone de:
- a. Red de transporte masivo Metro.
 - b. Red de corredores troncales de buses y sus rutas alimentadoras.
 - c. Red de transporte público colectivo.
 - d. Tren de cercanías.
 - e. Transporte individual público y privado.
 - f. Red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta.
 - g. Terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano.
 - h. Terminales de carga.
 - i. Aeropuertos El Dorado y Guaymaral.” (Subrayado fuera de texto)
- En el Parágrafo único del Artículo 200 del Plan de Ordenamiento Territorial, establece que las terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano son complemento funcional al Subsistema de Transporte, se ordeno que **“la determinación de las áreas y la reserva de los predios específicas para la localización de cada una de las terminales a que hace referencia el presente artículo, será fijada por el departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), para lo cual deberá adelantar los estudios correspondientes en un plazo máximo de dos (2) años, contado a partir de la aprobación del Plan”**
- En el artículo 178 del Decreto Distrital 190 de 2004, se refiere a la delimitación de las reservas viales para efectos de constituir futuras afectaciones (artículo 159 del Decreto 619 de 2000), **se dispuso que corresponde al Departa-**

mento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) definir con detalle las zonas de reserva vial, señalarlas sobre la cartografía oficial y ordenar y aprobar su demarcación sobre el terreno cuando lo juzgue conveniente.

(ii) El Plan Maestro de Movilidad (PMM) que reglamenta y el Sistema Terminales de Transporte Interurbano de pasajeros

- El artículo 36 del Decreto 319 de 2006 (PMM) adopta la **Estrategia de intercambio modal**⁴ “*Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región*”.

En este marco **la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM)**⁵ del transporte de pasajeros,

El Complejo de Integración Modal del Norte (El CIM del Norte): tal como se observa en el cuadro siguiente este complejo de intercambiadores estará compuesto por:

- el IMIT (Terminal de transporte intermunicipal), el IMAT (Estacionamiento para autos privados),
- el IMCOM (Portal del Sistema integrado de transporte público masivo) (incluyendo en este caso la Terminal del Tren de Cercanías)
- el IMNOT (Estacionamiento para bicicletas).

Su ubicación está planteada en el límite del Distrito, para el caso del Norte sería en las proximidades a la Calle 245, en la siguiente tabla se resume el pre-dimensionamiento en áreas y costos.

CUADRO No.2

ESTE ES EL RESUMEN DE LAS ÁREAS NECESARIAS DEL CIM DEL NORTE Y LOS COSTOS ESTIMADOS EN EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD, ADOPTADOS POR EL PLAN ZONAL DEL NORTE

INTERCAMBIADOR	ÁREA TOTAL (MILES DE	COSTO DE IMPLEMENTACION (MILLONES DE	OBSERVACIONES
----------------	----------------------	--------------------------------------	---------------

⁴ **Intercambiador Modal:** Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas

⁵ **CIM:** Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple usos en donde los usuarios del transporte publico colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales

	M2)	\$)	
IMIT	44.0	19.900	
IMAT	--	5.900	Se plantea construir el estacionamiento es solución subterránea
IMCOM	74.0	75.500	
IMNOT	2.0		
TOTAL	120.0	101.300	

Fuente: Elaboración por el Consultor con base a varias fuentes y estimados propios.

- o En el marco del Artículo 36, el Artículo 42 del Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006) adopta **los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público (IMIT)**, que tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el sistema integrado de transporte público. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera deberán contar con las condiciones que se exigen para las terminales de transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:
 - a) Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.
 - b) Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.
 - c) Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.
 - d) Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte de pasajeros por carretera, se aplicarán los correspondientes a los terminales de transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Secretaría de Tránsito y Transporte (hoy secretaria de Movilidad), fijará, a través de resolución, los recorridos internos del transporte interurbano en servicio. El ascenso y descenso de pasajeros no podrá efectuarse en ningún caso, por fuera de los IMIT, so pena de la aplicación de sanciones de tránsito.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Terminal de Transporte S.A. realizará estudios para definir la continuidad de los servicios en las instalaciones del Terminal de Transporte existente.

Los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público (IMIT) Tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el sistema integrado de transporte público masivo. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera (IMIT) deberán contar con las condiciones que se exigen para las terminales de transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:

- Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.
- Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.
- Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.
- Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, se aplicará lo que determine la Terminal de Transporte S.A.

En principio el Plan Maestro de Movilidad adopta lo determinado por el DAPD con la ejecución del contrato SUB-0212400011 celebrado y terminado en septiembre de 2004 con IC Ingenieros Consultores Ltda con el objeto de *“Definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C., e identificar zonas y predios de la ciudad dentro de los cuales puedan desarrollarse, de acuerdo con las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional establecidas en el POT”, y planteado por el Terminal de Transportes S.A., conforme al estudio de la firma IC Ingenieros Consultores Ltda., para Bosa. También se comparte la necesidad de éstos en la Autopista Norte, la Calle 13 y la Calle 80, los cuales deberán considerar para su localización los siguientes factores determinantes*

Factores determinantes de localización y el predimensionamiento de los Complejos de Integración Modal:

En los numerales anteriores fueron explicadas las características de los distintos componentes del Sistema de Intercambiadores Modales y las

propuestas de su localización las cuales se basan en los siguientes factores determinantes:

1. Integración de las diferentes actividades de transporte que favorezcan a los usuarios del servicio y los objetivos del PMM.
2. Aprovechamiento de los sitios existentes o proposición de nuevos emplazamientos que permitan la convergencia de las redes viales en función de los flujos del movimiento vehicular, peatonal y de bicicletas.
3. Desarrollo de acciones inversionistas y técnico - operativas encaminadas a promover los mejores vínculos de la Ciudad Región.
4. Consideración en tales acciones de las ventajas comparativas y la necesaria complementariedad de los diferentes modos como el transporte masivo, tanto automotor como ferroviario, el transporte público complementario, los taxis, la bicicleta y el modo peatonal.

Como ya se comentó, los determinantes de localización conducen al criterio, en correspondencia con los objetivos del PMM, de considerarlos como Complejos de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros.

Así, resulta conveniente que los intercambiadores definidos en la periferia de la Ciudad se localicen y se interconecten entre sí, en cada caso, en terrenos aledaños de manera que se constituyan en verdaderos complejos de integración modal.

De acuerdo con ello, resulta necesario prever áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los IMAT, IMIT, IMCOM y sus adecuados corredores peatonales y de bicicletas de manera que se propicie adecuadamente la integración funcional de los servicios. Por otra parte la Terminal del tren de cercanías se considera en los casos correspondientes y que son el CIM del Norte y el CIM Occidente por la Calle 13. Otra consideración muy especial es necesaria para el IMA según se expone más adelante.

Los componentes principales de los complejos en los casos de composición más completa se enumeran a continuación:

1. Terminal de Transporte Intermunicipal (IMIT) con sus instalaciones

- de atención técnica y de suministro de combustible.
2. Estacionamiento para autos privados (IMAT).
 3. Terminal del Tren de Cercanías (IMIT).
 4. Portal del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo (IMCOM).
 5. Área de acceso para el servicio de taxis.
 6. Estacionamiento para bicicletas (IMNOT).
 7. Corredores peatonales.

Como complemento a los CIM, se encuentran los Intercambiadores Modales Estacionamiento - Peatón (IMEP). Para la localización de estos puntos donde se necesitarán estacionamientos de alta capacidad, se definieron sectores en los cuales no habrá cobertura de transporte público.

2.1.2. CON LA EXPECTATIVA DEL CUMPLIMIENTO DE METAS DEL PLAN DE DESARROLLO DEL ALCALDE GARZON, EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2004 EL CONSULTOR CONTRATADO POR PLANEACION DISTRITAL SELECCIONA PARA LA CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE TERMINALES DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS DE BOGOTÁ D.C., PREDIOS QUE EN EL CASO DE BOSA Y EL CANGREJAL, ADEMÁS DE NO CUPLIR CON LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD (ART 163) NO CORRESPONDEN A LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD INTELIGENTE (ART. 4) ORDENADOS POR EL POT.

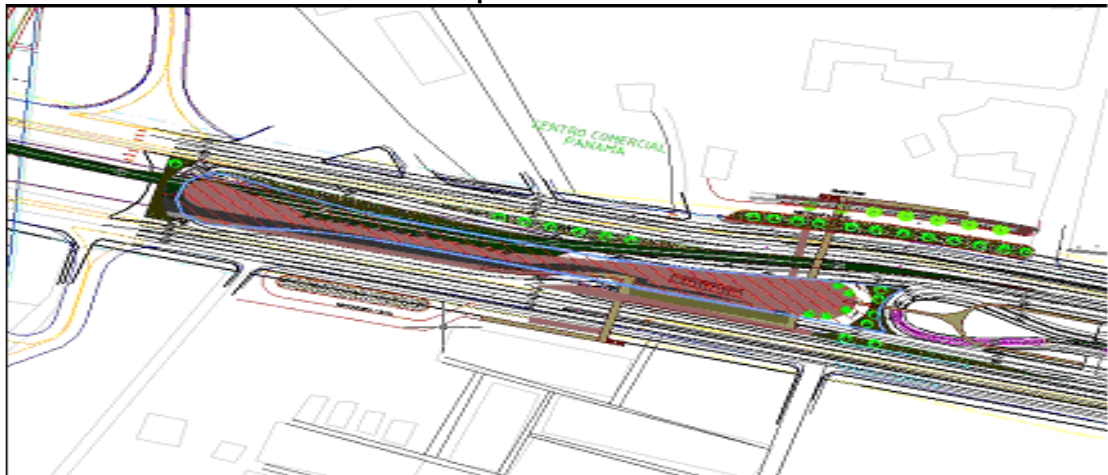
En el marco de la normatividad fijada por el POT y las metas del eje urbano regional del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2004-2008, *“Bogotá Sin Indiferencia, Un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión”* del Alcalde Garzón, se prioriza la construcción de los terminales satélites de transporte intermunicipal del Sur y del Norte COMO APOYO A LA POLÍTICA DE CONEXIÓN DE LA CIUDAD CON LA REGIÓN.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital, estructuró los términos de referencia, e inició el proceso contractual que finalizó con la suscripción del contrato SUB02012400011 con la firma IC Ingenieros Consultores Ltda, cuyo contrato tenía como objeto contractual *“Definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C., e identificar zonas y predios de la ciudad dentro de los cuales puedan desarrollarse, de acuerdo con las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional establecidas en el POT”*. Este contrato tal como lo informo Planeación al Consejo de Bogotá en respuesta TTV-3382 del 12 de noviembre de 2006, inició el 1 de abril del año 2004 y finalizó el 30 de septiembre del mismo año.

Con base en criterios considerados en la metodología de análisis multicriterio, que corresponden a los siguientes: relación del proyecto con el modelo de ordenamiento, accesibilidad vial, integración con la red de corredores troncales, impacto urbano y ambiental y costos de implantación, IC INGENIEROS LTDA presentaron la siguientes soluciones para la ubicación del “Sistema de Terminales de Transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C.”:

En el corredor norte, fueron elegidos los siguientes: para corta distancia (sabaneros) el separador central adyacente al Portal de Transmilenio (gráfico 1. En especial por su facilidad de integración peatonal con el transporte urbano masivo);

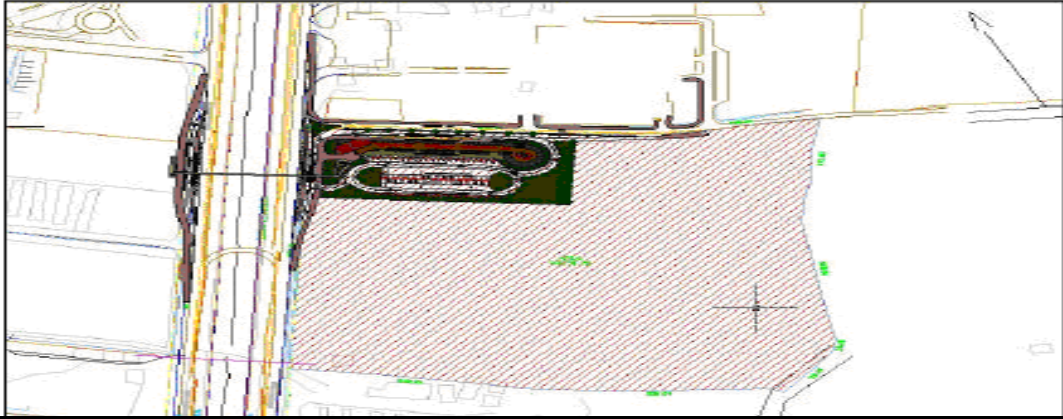
Grafica No. 2
Lote en el Separador Central Aut. Norte



Fuente: IC ingenieros consultores Ltda.

Para media y larga distancia se seleccionaron bien el mismo Terminal de los sabaneros, en el segundo piso, o un lote al sur de Makro sobre la Autopista por calle 193 costado oriental (gráfico 2); en ambas soluciones se ha considerado conveniente mantener la Terminal Central.

Grafica No. 3
Lote al sur de Makro Autop. Norte calle 193



Fuente: IC ingenieros consultores Ltda.

En el corredor sur, Según IC teniendo en cuenta el bajo volumen de tráfico de corta distancia, originado en su totalidad en la Terminal Central, se propone un (1) sólo terminal para todos los tipos de demanda, y se señala como lote propuesto el de propiedad de la Terminal de Transporte de Bogotá, ubicado en la Autopista Sur con Avenida Bosa, costado norte (gráfico 3), ubicación señalada como eje de integración del sur, criterio señalado por el POT, como necesario para la definición del lote adecuado con el modelo de integración regional, lote en el cual se construyó el Terminal del Sur, el cual entra en operación el 5 de Diciembre del 2008, cuando estaba por finalizar el Gobierno del Alcalde Garzón

Grafica No. 4
Lote Terminal de Bogotá sobre Autopista Sur por Avenida Bosa, costado norte



Fuente. Google Maps

En el Corredor Oriente por ser menor el movimiento de pasajeros metropolitanos y con sólo dos empresas que originan viajes esporádicos en Yomasa. El estudio planteo dos alternativas, ambas para corta y media y larga distancia: la primera: en un lote sobre la Avenida Boyacá, costado sur, 300 m al occidente de la intersección con la Avenida Caracas (gráfico 4), ocupado actualmente por la firma Platonos y Furgones Samacá.

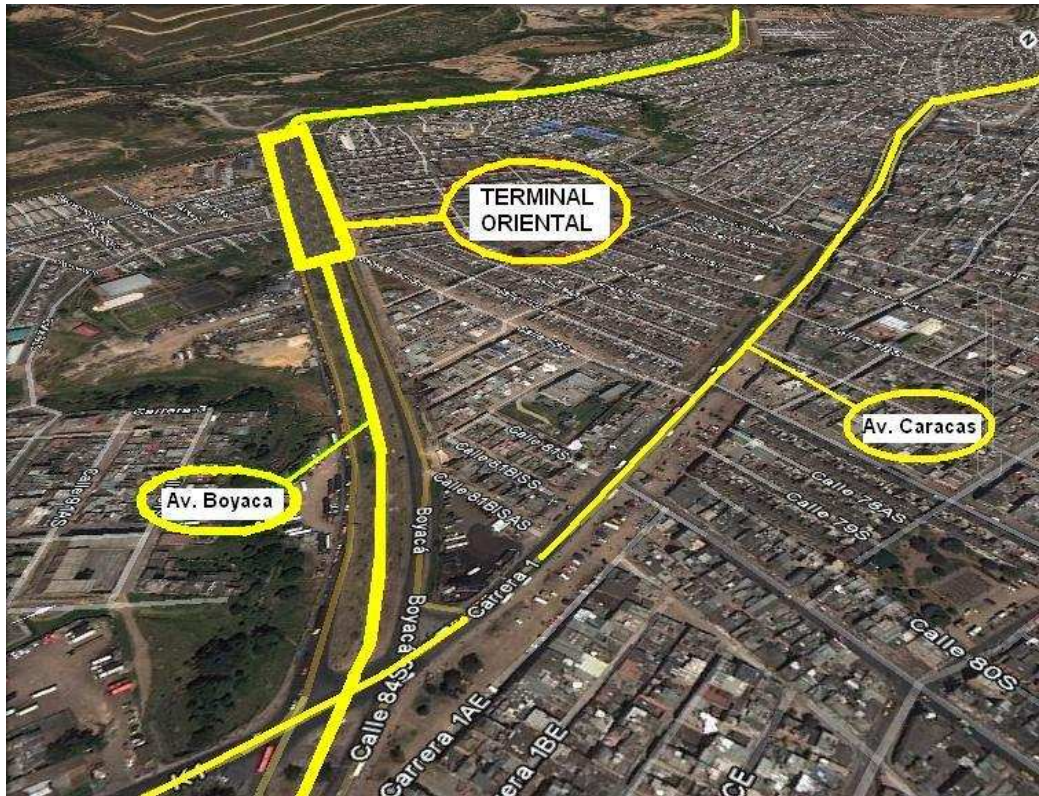
Grafica No. 5
Lote Terminal de Oriente: Av. Boyacá, costado sur 300 m al occidente - intersección con la Av. Caracas



Fuente: Google Maps

La segunda: en el separador central de la Avenida Boyacá, al occidente del lote anterior (gráfico 5), en las cercanías de la intersección de Yomasa.

Grafica No. 6
Separador central de la Avenida Boyacá, al occidente



Fuente: Google Maps

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

Teniendo en cuenta que por los aspectos de dinámica de ciudad, y de inobservancia de las normas del Plan de Desarrollo (POT), por si solos se constituyen en elementos de juicio para la actualización del estudio y selección del predio para la Terminal Norte, máxime cuando para la fecha de expedición del Plan Maestro de Movilidad, Decreto N° 319 de 2006 aún no se había adquirido el predio “El Cangrejal”. Con el objeto de conocer si se habían actualizado los estudios y diseños

elaborados en el 2004, la Contraloría de Bogotá indagó en la Dirección de Planes Maestros y Complementarios y en la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Secretaría Distrital de Planeación, si el estudio para “*Definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C., e identificar zonas y predios de la ciudad dentro de los cuales puedan desarrollarse, de acuerdo con las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional establecidas en el POT*”, después de su aprobación ha sido actualizado, para lo cual El 7 de diciembre de 2010 en acta de visita administrativa practicada por los auditores de la Contraloría de Bogotá representación de la Contraloría de Bogotá: Ingenieros Catastrales y Geodestas Oscar Sánchez Gaitán y Mario Enrique Silva. y atendida por Ing. Iván Alejandro García Grajales y Arq. Irma Yaneth Ávila Lombana y en calidad funcionario y contratista de la Secretaría de Planeación Distrital, de las Direcciones de Vías, Transporte y Servicios Públicos y Planes Maestros y Complementarios, respectivamente, PREGUNTA.

PREGUNTA DE LA CONTRALORIA DE BOGOTA:

1. *¿Se actualizó el estudio hecho en el año 2004 contratado por la SDP, con la firma IC Ingenieros Consultores Ltda. (Contrato No SUB 02012400011) para la ubicación de los predios destinados para la Terminal de Transporte Norte y Sur?*

RESPUESTA DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION:

No se actualizó directamente ese estudio, dado que la expedición del Plan Maestro de Movilidad mediante Decreto Distrital 319 de 2006 estableció el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante del Sistema de Movilidad, y como parte de este se dispuso la red de intercambiadores modales. Los intercambiadores modales, son equipamientos que tienen como objeto aprovechar las eficiencias y potencialidades de cada modo y medio de transporte para obtener mejoras en las condiciones de movilidad de la población al interior del Distrito Capital y su articulación con la región, lo cual se logra mediante la integración de dichos modos de transporte para que las personas cubran sus viajes. Los intercambiadores modales se desarrollan en el Decreto mencionado, en el Capítulo V- Plan de intercambiadores modales (ART 36 a 45).

Conforme a las disposiciones contenidas en este Decreto el Terminal del Norte deben constituirse en Intercambiador Modal entre el Transporte Interurbano y el Sistema Integrado de Transporte Público – (IMIT).

La Secretaria Distrital de Movilidad desarrolló un estudio específico para lo referente a los intercambiadores modales, que definió, entre otros, las especificaciones y las localizaciones de los complejos de intercambio modal

(CIM) en zonas próximas a los límites del Distrito Capital con los municipios circunvecinos. Entre los complejos definidos se encuentra el CIM del Norte que se localiza a la altura de la Autopista Norte con Av. Guaymaral, y que fue incluido en el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte (POZN), adoptado mediante Decreto Distrital 043 de 2010 –ver mapa No. 07: “Estructura Funcional: Sistema de Movilidad-Subsistema de Transporte”.

En conclusión, la expedición del Plan Maestro de Movilidad no hizo exigible actualizar el estudio de terminales sino desarrollar los intercambiadores modales.”

2.1.3. HABIENDO SIDO EQUIVOCADA LA SELECCIÓN DE LOS LOTES DE BOSA Y EL CANGREJAL, PARA LA CONTRUCCION DE LOS TERMINALES DEL SUR YA CONSTRUIDO Y EL DEL NORTE POR CONSTRUIR, NO SE ENTIENDE COMO PLANEACION DISTRITAL AL FINALIZAR EL AÑO 2005, A SOLICITUD DEL TERMINAL DE TRANSPORTES S.A., DEFINE LAS ZONAS DE RESERVA DE LAS TERMINALES DE PASAJEROS DE TRANSPORTE INTERURBANO DEL NORTE Y SUR DE LA CIUDAD.

Habiéndose definido en septiembre de 2004 el Sistema de Terminales de transporte interurbano de Bogota, por IC Ingenieros Consultores Ltda, en desarrollo del contrato suscrito con Planeación Distrital, y entendiendo esta como la cuantificación de las áreas mas adecuadas para ubicar los terminales, el 21 de noviembre de 2005 el Departamento Administrativo de **Planeacion Distrital, con la expedición de la Resolución 838, define en su articulo primero las zonas de reserva para los terminales de Pasajeros de Transporte Interurbano del Norte y Sur**, de acuerdo con los planos de los proyectos definitivos elaborados dentro de los contratos:

- (i) SUB-0212400011 celebrado por el Departamento Administrativo de Planeacion Distrital, con IC Ingenieros Consultores Ltda con el objeto de *“Definir el sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá D.C., e identificar zonas y predios de la ciudad dentro de los cuales puedan desarrollarse, de acuerdo con las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional establecidas en el POT”.*
- (ii) TT008-2005 celebrado entre la Terminal de Transporte S.A. y la firma ACI Proyectos S.A. con el cual se desarrollo la consultaría denominada *“Estudios y Diseños de la Terminal Satélite de pasajeros del Sur, que se ubicará en el predio de la Terminal de Transportes S.A. Calle 57Q Sur N° 75F - 82, sector Bosa, a la altura*

de la intersección de la Autopista Sur con Avenida Bosa, colindante con el Cementerio El Apogeo, en Bogotá, D.C.”.

Que dentro de las obligaciones asumidas por la firma ACI Proyectos S.A. en virtud del Contrato TT008-2005, se encuentra la definición de las áreas para la Terminal de Transporte Intermunicipal de Pasajeros del Sur.

- (iii) Que mediante órdenes de servicio s TT-OS-024-2005 y TT-OS-149-2005, celebradas por la Empresa Terminal Transporte S.A., con Rubiel Giraldo Pérez y TT-OS-130-2005 con Blanca Nancy Gutiérrez Arias, se desarrollaron, respectivamente, *“los estudios topográficos para la incorporación ante el DAPD el Lote de Bosa y Aledaños”, y el “levantamiento topográfico sobre el predio ubicado al sur de almacenes Makro, denominado El Cangrejal”.*

Teniendo en cuenta que el Terminal del Sur ya fue construido, **la auditoria se focalizara en lo relacionado con el proyecto de construcción del Terminal de Norte**, para el cual el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) definió una zona de reserva para su construcción en una área de aproximadamente 121,596 m² (88.861 M² al costado oriental de la Autopista Norte y 32.735 m² al costado occidental), de los cuales **la Terminal de Transporte S.A. solicito Plan de Implantación en un área de 40.000 m² que corresponde al área hasta ahora adquirida en la calle 193 diagonal al “Centro Comercial Santafé”**, en la cual tal como lo manifestara el Ingeniero David Mayorga Director Técnico del Terminal de Transporte S.A. en entrevista concedida el 26 de marzo al diario el Tiempo:

“¿Cuántos metros cuadrados tendrá construidos la Terminal Satélite del Norte?

El ingeniero Mayorga responde: *“los estudios y diseños nos indican que en patios operacionales se construirán alrededor de 10 mil m², lo que tiene que ver con vías de acceso que es la carrera 39 y la calle 193 y un carril de incorporación alrededor de 4.000 m² aproximadamente. La edificación tendría entre 10 a 12 mil metros cuadrados. Continúa el periodista preguntando: **¿Las demás áreas del predio en que se utilizaran?** Se refiere desde luego a los 14.000 m² restantes, a lo cual el ingeniero Mayorga responde: *“las áreas restantes son sitios que se deben entregar como requisito a los urbanizadores. Por ejemplo del 8 por ciento del área neta construida se entrega como cesiones obligatorias al Distrito, adicionalmente hay que dejar unas reservas viales tanto por la Autopista como por la calle 193, como por la carrera 39 y adicionalmente las reservas ambientales”**

2.1.4. RESULTA LAMENTABLE EL HECHO DE QUE HABIENDOSE ADOPTADO EN AGOSTO 15 DE 2006, EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD QUE REGLAMENTA EN SU ARTICULO 36, EL OBJETIVO No. 3 DEL ARTICULO 164 DEL POT QUE SE REFIERE A “CONECTAR LAS TERMINALES DE TRANSPORTE Y DE CARGA INTERURBANO EN EMPLAZAMIENTOS QUE PERMITAN LA ARTICULACIÓN EFICIENTE DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE”, LA “ESTRATEGIA DE INTERCAMBIO MODAL” (ART. 36) CON LA CUAL SE ORDENA LA CONSTRUCCION EN PROXIMIDADES DE LA CALLE 245 DEL “COMPLEJO DE INTEGRACION MODAL DEL NORTE” EN UN AREA DE 120.000 M2”, SE HAYA ADQUIRIDO POR EL IDU, CERCA DE TRES (3) AÑOS DESPUES (MAYO DE 2009) UN TERRENO EN LA CALLE 193 DE LA AUTOPISTA NORTE QUE SIENDO DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTAFE, MARCA EL INCIO DEL BORDE SUR DEL PLAN ZONAL DEL NORTE APROBADO EL 29 DE ENERO DE 2010

Con el fin de cumplir con la meta establecida en el Artículo 15 del Acuerdo 119 de 2004, del Plan de Desarrollo. *“Bogota Sin Indiferencia, Un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión*, la Alcaldía Mayor de Bogotá, expidió el Decreto 359 del 29 de septiembre de 2005, “por medio del cual se declaró la existencia de *condiciones de urgencia por razones de utilidad pública e interés social en la adquisición de los inmuebles o zonas de terreno necesarios para la ejecución de los proyectos de las terminales satelitales*”.

En el marco del Plan de Desarrollo del Alcalde Garzón y el Acuerdo 119 de 2004 la Terminal de Transporte el 29 de octubre de 2005 suscribe con el IDU Convenio N° 071 para que el IDU por la vía de la expropiación administrativa adquiriera a nombre del Terminal de Transporte S.A. los predios requeridos para desarrollar el proyecto de infraestructura denominado: *“Construcción de Terminales Satélites de Transporte de Pasajeros”*, el 27 de mayo de 2009 el IDU, después de casi cuatro (4) años de negociación adquiere por encargo de la Terminal de Transportes S.A. 40.000 m2 que corresponde al 32.9% de la reserva de 121.596 m2 del lote el canchales ubicado en la calle 193 de la Autopista el Norte, diagonal al centro Comercial Santafe, aprobados el 21 de noviembre de 2005, por el departamento Administrativo de Planeación Distrital para la construcción del *“Terminal del Norte”*

La selección del predio se dio teniendo en cuenta elementos como la cercanía al Portal Norte de Transmilenio, la accesibilidad vial, menores costos y la demanda de pasajeros. Sin embargo, la ciudad analizada en el año 2004 en dicho estudio no correspondía a la contemplada en el marco del Plan Maestro de Movilidad expedido en el año 2006, ni mucho menos a la del . Un ejemplo de ello, es la dinámica inmobiliaria del Distrito Capital que mostraba el agotamiento de suelo urbano

especialmente el de Vivienda de Interés Social - VIS en las zonas al sur de la ciudad, haciendo evidente que la única zona de suelo de expansión estaba ubicada en el norte de la misma. De esta manera la estructura funcional y espacial de la Terminal de Transporte del Norte se vería afectada en gran medida por la influencia de las nuevas áreas de actividad residencial, dotacional, de comercio y servicios, aprobadas en el POZ Norte.

2.1.5. HABIENDOSE INFORMADO A LA TERMINAL DE TRANSPORTES S.A., A LA LUZ DE LA NORMATIVIDAD PREEXISTENTE, QUE CONSTRUIR EL TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL PREDIO EL CANGREJAL CONTRAVINE LAS NORMAS URBANISTICAS; RESULTA INCOMPRESIBLE EL HECHO DE QUE LA ADMINSTRACION DEL TERMINAL SIN HABERSE REVIZADO LA OPORTUNIDAD PERTINENCIA Y CONVENINECIA DE CONSTRUIR EL TERMINAL DEL NORTE EN EL PREDIO DE LA 193 DIAGONAL AL CENTRO COMERCIAL SANTA FE, PRETENDAN DE MANERA DESORDENADA y SIN EL AVAL DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, MATERIALIZAR EL PROYECTO QUE AHORA RESULTA SER DIFERENTE AL QUE LA ADMINISTRACION ANTERIOR DEL TERMINAL DE TRANSPORTES S.A. HABIA RADICADO ANTE LAS AUTORIDADES DISTRITALES PARA LA OBTENCION DEL PLAN DE IMPLANTACION, Y PARA EL CUAL SE HA SOLICITADO AL IDU LA COMPRA ADICIONAL DE LOS 48.861 M2 QUE RESTAN DE LA RESERVA DEL COSTADO OCCIDENTAL

Habiéndose tomado por parte de la Gerencia de la Terminal de Transporte S.A. la decisión de adelantar un proceso diferente a lo propuesto por la Administración anterior, que consiste en “contratar por concesión el diseño, construcción, explotación, operación y mantenimiento de la Terminal del Norte”, esta es comunicada a la Secretaria Distrital de Planeacion el 8 de julio de 2010, solicitando a su vez la suspensión del trámite de aprobación del Plan de Implantación que allí venía cursando. Posteriormente y en el mismo mes de julio la Terminal solicita concepto técnico sobre el nuevo proyecto de “contratar por concesión del diseño, construcción, explotación, operación y mantenimiento de la Terminal del Norte”, al cual la Secretaria Distrital de Planeacion el 30 de julio de 2010 presenta las siguientes observaciones:

“(…)Observaciones generales:

1. Para esta Secretaria el Proyecto de Terminal del Norte, debe plantearse como un proyecto integral, desde la perspectiva de los Intercambiadores Modales definidos en el Plan Maestro de Movilidad.

El PMM – Decreto Distrital 319 de 2006 – al respecto establece:

“Artículo 3 definiciones...

***Intercambiador Modal:** lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.*

...

Artículo 42 de los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público IMIT.

Tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el Sistema Integrado de Transporte Público. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera deberán contar con las condiciones que se exigen para las Terminales de Transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.*
- b. Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.*
- c. Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.*
- d. Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte de pasajeros por carretera, se aplicarán los correspondientes a los terminales de transporte.”*

2. El Intercambiador Modal tipo IMIT “Terminal del Norte” corresponden a un proyecto donde confluyen y se articulan los modos de Transporte: interurbano de pasajeros (corta, mediana y larga distancia), Sistema Integrado del Transporte Público(sic)(Transporte público colectivo y masivo de pasajeros), vehículo particular (estacionamiento), transporte público individual (taxi), modos no motorizados (ciclousuarios y peatones) y la posible conexión con la futura estación de tren de cercanías y sus servicios conexos (suministro de combustible, limpieza y lavado de vehículos, mantenimiento, entre otros), con negocios, comercio y servicios que apalancan la operación y sostenibilidad financiera de este tipo de equipamientos.

La concesión para el diseño, construcción, explotación, operación y mantenimiento de la Terminal de Pasajeros del Norte, como Terminal de paso, hace parte de ese IMIT y debe ser considerado como su primera etapa de desarrollo dentro de un esquema de visita técnico, legal, financiero e institucional, así como los compromisos, los responsables y el cronograma. El Terminal de Paso, por sí sólo, no garantiza una adecuada operación del IMIT, considerando de los servicios conexos a la flota no serán suministrados allí que no se tiene claro los esquemas de integración con el Sistema de Transporte Público principalmente, con el transporte no motorizado, el transporte público individual y el tren de cercanías: así mismo a la fecha no se ha presentado la propuesta definitiva e integral.

De la lectura a las observaciones generales es fácil apreciar que la Secretaria Distrital de Planeación le reitera a la gerencia del Terminal de Transportes S.A. que el proyecto del Terminal de Norte, debe plantearse como un proyecto integral de intercambiadores modales tal como está definido en el Plan Maestro de Movilidad (PMM), donde **El Complejo de Integración Modal del Norte (El CIM del Norte)** : tal como se observa en el cuadro siguiente debe estar compuesto por:

- el IMIT (Terminal de transporte intermunicipal),
- el IMAT (Estacionamiento para autos privados),
- el IMCOM (Portal del Sistema integrado de transporte público masivo) (incluyendo en este caso la Terminal del Tren de Cercanías)
- el IMNOT (Estacionamiento para bicicletas).

Pero además se debe recordar que para el caso del CIM del Norte, el Plan Maestro de Movilidad (PMM), además de definir su área (120.000 M2) sus especificaciones, planteo que su ubicación debe estar cercano al límite del Distrito, que para el caso del CIM Norte sería en las proximidades a la Calle 245, en la siguiente tabla se resume el predimensionamiento en áreas y costos.

CUADRO No.3

ESTE ES EL RESUMEN DE LAS ÁREAS NECESARIAS DEL CIM DEL NORTE Y LOS COSTOS ESTIMADOS EN EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD, ADOPTADOS POR EL PLAN ZONAL DEL NORTE

INTERCAMBIADOR		ÁREA TOTAL (M2)	COSTO DE IMPLEMENTACION (MILLONES DE \$)	OBSERVACIONES
IMIT	Terminal de transporte intermunicipal	44.000	19.900	
IMAT	Estacionamiento para autos privados	--	5.900	Se plantea construir el estacionamiento es solución subterránea
IMCOM	Portal del Sistema integrado de Transporte Público Masivo, incluyendo el Tren de cercanías	740.000	75.500	
IMNOT	Estacionamiento para bicicletas	2.000		
TOTALES		120.000	101.300	

Fuente: Elaboración por el Consultor con base a varias fuentes y estimados propios.

EN CONCLUSIÓN

Para rematar esta ADVERTENCIA, obsérvese que NINGUNA de las condiciones exigidas por el Plan Maestro de Movilidad (PMM) y adoptadas mediante Decreto Distrital 043 de 2010 que regula el Plan Zonal del Norte, se cumplen con el lote el Cangrejal, como tampoco se cumple la normatividad preexistente del Plan de Ordenamiento Territorial.

Por lo cual es importante recordar que las actuaciones administrativas de la Terminal de Transporte S.A. por ser una empresa de economía mixta⁶ en la que la participación del estado (87.98%) obedece a la necesidad de ejecutar la política pública, dentro del objetivo de ciudad, para solucionar el problema del transporte público urbano y su integración con el transporte intermunicipal, como instrumento de integración regional, además de regirse por las normas del derecho privado; por ser ejecutor operativo de la política pública del transporte intermunicipal, deben ceñirse a las normas de derecho público y en particular las contenidas en el Plan de Ordenamiento territorial (POT), Plan Maestro de Movilidad (PMM), y el Plan Zonal de Norte.

Esta disonancia de la actual gestión de la Terminal de Transporte S.A. con la política pública, en torno al proyecto del Terminal del Norte, pudiera ser el resultado de que se estén tomando decisiones al margen de los actores distritales de la política pública relacionada con el sector del transporte, incluso al margen de lo expresado por los miembros de su Junta Directiva, de la lo cual se observa en los siguientes apartes del acta No. 08 de la reunión ordinaria de la Junta Directiva de la Terminal de Transporte S.A., celebrada el 12 de agosto de 2010, que en su numeral 4 abordó el tema del Terminal de Transporte del Norte, así:

"(...)4. IMIT TERMINAL NORTE

El Gerente General informó que se radicó el proyecto de pliegos, riesgos y contingencias de la Terminal del Norte en la Secretaría Distrital de Planeación desde el día 25 de junio de 2010.

⁶

ACCIONISTAS TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.	PARTICIPACION.
DISTRITO	76,12%
NACIONAL	11,86%
PRIVADO	12,02%
TOTAL	100,00%

Explicó que este oficio ya fue contestado por esta Secretaría con observaciones al proyecto de la Terminal del Norte, siendo la más relevante el aval de la Secretaría de Movilidad para el proyecto de la Terminal de manera integral.

La Dra. Beatriz ingresó a la Sala de Reuniones de la Terminal de Transporte por lo que desde este punto se encuentran presentes 4 miembros de la Junta Directiva.

El Dr. Isauro observó que la Secretaría Distrital de Planeación realizó requerimientos nuevos al proyecto de la Terminal del Norte y sugirió la revisión del proyecto con esa Secretaría para aclarar cómo se hará la ejecución del proyecto.

La Dra. Martha propuso hacer una mesa de trabajo integrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, La Terminal y la Secretaría Distrital de Planeación para determinar cuáles son los requerimientos y revisar la intermodalidad del transporte. Agregó que la Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad competente para coordinar la articulación del transporte y por ende, el requerimiento del oficio se debió haber hecho directamente a este ente.

El Dr. Isauro determinó que en el oficio la Secretaría Distrital de Planeación está pidiendo la consecución de una Terminal del Norte como Origen Destino por cuanto se hace relación a un proyecto integral con intermodalidad de transporte.

La Dra. Martha explicó que en el oficio de la Secretaría Distrital de Planeación se está solicitando el desarrollo de predio reservado y que este requerimiento ya había sido hecho en oficios anteriores.

La Dra. Beatriz informó que la Alcaldía como accionista de La Terminal ve con preocupación la demora del proyecto y reiteró la propuesta de la mesa de trabajo de las Secretarías y despachos competentes para tomar la decisión final del enfoque del proyecto. Anunció que la Secretaría General de la Alcaldía citará a los Secretarios de Despacho para revisar los requerimientos de cada entidad al proyecto de la Terminal del Norte. Sugirió una Junta Directiva Extraordinaria para revisar el tema de la Terminal del Norte y tomar la directriz que dará la Alcaldía como accionista después de realizar la mesa de trabajo.

Indicó el Dr. Neira que la Terminal preparó un documento preliminar para presentar la propuesta de la Terminal de Transporte como una primera fase de IMIT (Intercambiador Modal de Integración de Transporte Interurbano).

La Dra. Martha informó que la administración distrital no cuenta con los recursos suficientes para hacer la infraestructura en ambos costados de la Autopista Norte y que la Secretaría Distrital de Planeación tenía conocimiento de esta falta de recursos, por eso se debe hacer el proyecto por fases.

El Dr. Isauro preguntó sobre el trámite y las adecuaciones de la Terminal del Sur para ser homologado como Terminal de Origen – Destino, teniendo en cuenta que se debe recuperar la inversión hecha para la construcción.

El objetivo de la Contraloría de Bogotá, es evitar que se repita lo que sucedió en la primera administración del Alcalde ANTANAS MOCKUS (1995-1998) cuando se cancelaron los proyectos de los Terminales Satelices algunos de los cuales se encontraban en ejecución, generándole como ya se dijo al comienzo de este trabajo y que es necesario reiterar “ a la Terminal de Transporte S.A. procesos litigiosos y altos costos financieros pues accedió a créditos de corto plazo para impulsar el inicio de éstos proyectos que habían sido formulados en la administración del Alcalde CASTRO, y por no haber el Distrito Capital capitalizado la empresa, **se ordenó la venta de los predios que se habían comprado para la construcción de estos terminales entre los cuales se encontraba el de Soacha donde se tenía prevista la construcción del Terminal del Sur y el lote el “Cedro” que con una cabida superficial de 28.921 m² se encontraba ubicado en la calle 235 de la Autopista Norte precisamente en el sitio donde hoy la administración Distrital tiene previsto la construcción del Complejo de Integración Modal del Norte (CIM del norte), como resultado de la “*Consultoría para la Estrategia Técnica, Financiera y legal, para la implementación de Intercambiadores de Pasajeros en Bogotá y su entorno regional fase I del plan de Intercambiadores modales*”, contratada por la Secretaria de Movilidad, este predio que forma parte del que adquirirá la Administración Distrital para la construcción del **CIM del norte** fue adquirido, en su oportunidad, por la Terminal de Transporte S.A. por un valor de \$2.710.000.000. Este fue inexplicablemente vendido a la Universidad Externado de Colombia el 06 de noviembre de 1997, y ahora se tendrá que comprar nuevamente un predio que hace 13 años era de su propiedad el cual aparece señalado en la figura 1.**

Lo anterior obliga a un llamado por parte de este ente de control dado que el distrito lleva cerca de 20 años en un círculo vicioso que impide un adecuado desarrollo de la política de transporte esbozada tanto en el Plan de ordenamiento territorial como en la legislación que en esta materia se ha presentado en el presente documento

2.2 EL 7 DE DICIEMBRE DE 2010, EN DESARROLLO DE LA AUDITORIA ADELANTADA EN EL IDU, LA CONTRALORIA DE BOGOTA LE COMUNICO MEDIANTE OFICIO No. 201099890 LOS SIGUIENTES HALLAZGOS: UNO (1)

FISCAL POR VALOR DE \$184'442.346, SEIS (6) ADMINISTRATIVOS Y SEIS (6) DISCIPLINARIOS, POR ERRORES E INCONSISTENCIAS EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO N° 019 DE 2009, SUSCRITO CON EL CONSORCIO PEATONAL AUTOPISTA SUR PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL DEL TERMINAL DE PASAJEROS SATÉLITE DEL SUR. Es importante señalar que el servicio prestado por la Terminal de Transporte es un servicio público, en el cual en las decisiones de política pública prima el interés general sobre el interés particular.

(i). Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por haberse firmado el Acta de Inicio treinta y cinco (35) días después de haberse legalizado el Contrato, contraviniendo lo estipulado en la cláusula 9 que dice “No podrán transcurrir más de cinco (5) días hábiles entre la suscripción del contrato y la firma del acta de iniciación.

(ii) Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque el cronograma y el plan de inversión, solo pudieron ser aprobados el 19 de marzo 2010, es decir 79 días después de finalizada la etapa de actividades preliminares, contraviniendo lo estipulado en la cláusula 9.

(iii) Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria, por los atrasos reiterados en la ejecución del proyecto, lo que ha originado cuatro (4) prórrogas al contrato en ciento cincuenta y dos (152) días adicionales.

(iv) Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por que la entidad no gestionó la aplicación de multa, que en su momento la interventoría solicitaba por el incumplimiento del contratista sobre el cronograma de obra aprobado en desarrollo del contrato IDU 019 de 2009.

(v) Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, debido a que han transcurrido ciento cincuenta y dos (152) días después de la etapa contractual y no se amortizado la totalidad del anticipo, es decir hace falta amortizar doscientos setenta y dos millones cuatrocientos setenta y cuatro mil doscientos setenta y dos (\$272.474.272.00) pesos m/cte.

(vi) Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, por \$184.442.346 al adicionar el contrato de Interventoría por los atrasos y demoras en la construcción de las obras del puente peatonal de la Terminal de Transporte del Sur, atribuidos al Contratista, sin que a la fecha la entidad haya aplicado las multas respectivas.

En seguimiento al **Contrato de Obra IDU No. 019 de 2009** suscrito con el contratista **CONSORCIO PEATONAL AUTOPISTA SUR** cuyo objeto es la “*Construcción del Puente Peatonal Metálico localizado en la Autopista Sur con Carrera 75F (Terminal de Transporte Satélite del Sur) y Obras Civiles Complementarias, en Bogotá D.C.*”, la Contraloría de Bogotá observa con gran preocupación los siguientes hechos:

CUADRO No.4

**FICHA TECNICA DEL CONTRATO No 019 DE 2009
PARA LA CONSTRUCCION DEL PUENTE PEATONAL DEL TERMINAL SATELITE DEL SUR**

CONCEPTO	DATOS
No. Licitación	IDU-LP-DTC-015-2008
Contratista	Consortio Peatonal Autopista Sur
Integrantes Consorcio	CONSTRUCTORA ARKGO LTDA (16.5%) INGENIERIA SOLIDA COLOMBIANA LTDA (17.0%) COESPRO LTDA (16.5%) METALCONT LTDA (50.0%)
Numero Contrato	19-2009
Valor Inicial del Contrato	\$ 2,338,832,009
Valor Final del Contrato	\$ 2,338,832,009
Plazo Inicial del Contrato	8 meses
Plazo Transcurrido del Contrato	13 meses
Fecha Inicio	Octubre 30 de 2009
Fecha de Terminación Inicial	Junio 30 de 2010
Fecha de Terminación Esperada	Noviembre 30 de 2010
Valor anticipo inicial 40% del valor de la construcción	\$810.081.036

Fuente: IDU

Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad

2.2.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por haberse firmado el Acta de Inicio treinta y cinco (35) días después de haberse legalizado el Contrato, contraviniendo lo estipulado en la cláusula 9 que dice “*No podrán transcurrir más de cinco (5) días hábiles entre la suscripción del contrato y la firma del acta de iniciación.*”

El contrato fue firmado el 10 de septiembre de 2009, de acuerdo al Acta No 1 se dio inicio el 30 de octubre de 2009, es decir transcurrieron treinta y cinco (35) días hábiles, situación que contraviene lo estipulado en la cláusula No 9 en el consta lo siguiente: “*No podrán transcurrir más de cinco (5) días hábiles entre la suscripción del contrato y la suscripción del acta de iniciación. El incumplimiento de este plazo por causas imputables al CONTRATISTA, según pronunciamiento oficial de la Interventoría, dará lugar a la declaratoria de incumplimiento del contrato y la efectividad de la garantía de cumplimiento por parte de IDU.*”

El IDU al permitir y consentir desde el comienzo que se suscriba el acta de iniciación en fechas posteriores a las establecidas contractualmente, empieza por dar lugar a que por su omisión en la exigencia del cumplimiento de lo pactado, se den a futuro atrasos que repercutan en el cumplimiento del cronograma de las obras y al final en los términos y plazos definidos para la ejecución del contrato.

En consecuencia, es necesario que el IDU tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que estos hechos no se vuelvan a presentar en los contratos que celebre la entidad.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la cláusula 9 del contrato de obra 019 de 2009; Ley 80 de 1993, artículo 3, 23 y 26; Ley 489 de 1998, artículos 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2 y Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2, artículo 35, numerales 1 y 2.

2.2.2. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque el cronograma y el plan de inversión, solo pudieron ser aprobados el 19 de marzo 2010, es decir 79 días después de finalizada la etapa de actividades preliminares, contraviendo lo estipulado en la cláusula 9.

Una vez firmada el acta de inicio el 30 de octubre de 2009, se inicio la etapa de actividades preliminares la cual tenía un plazo contractual de dos (2) meses, es decir, terminaría el 30 de diciembre de 2009. La interventoría, de acuerdo a los pliegos de condiciones tenía un plazo de cinco (5) días calendario para revisar y realizar correcciones a lo entregado por el contratista, así mismo el contratista tenía cinco (5) días calendario para atender los requerimientos de la interventoría. De acuerdo a lo consignado en los informes de interventoría No 9, 10 y 11, el cronograma y el plan de inversión fueron aprobados el 19 de marzo de 2010 por la interventoría, es decir 79 días calendario después de finalizar la etapa de actividades preliminares.

Por lo anterior no es claro para este de control, que pasados más de dos (2) meses de iniciada la etapa de construcción no estuvieran aprobados el cronograma de obra y el plan de inversión. Situación que contraviene lo estipulado en las cláusulas No. 9 Plazo, que estipula: *“El plazo de ejecución del contrato se discrimina de la siguiente manera:*

- a) *Etapa de Actividades preliminares: Dos (2) meses.*
- b) *Etapa de Construcción y Recibo Final: Seis (6) meses.”*

Cláusula 12 literal F: “**1) Presentar al momento de la iniciación del contrato los documentos señalados en el pliego de condiciones en especial: información del personal del proyecto, enfoque y metodología de la obra, análisis del A.I.U., plan de inversión del anticipo y programa de trabajo, programa de implementación del plan de manejo ambiental (PIPMA).**” (Negrilla fuera de texto).

Y lo escrito en los Pliegos de Condiciones en el numeral 3.13.2, ENFOQUE Y METODOLOGIA DE CONSTRUCCIÓN, que indica lo siguiente:

“Para efectos del inicio de las actividades preliminares, el contratista deberá presentar para revisión por parte del Interventor:

- *El enfoque, donde se describan claramente los aspectos técnicos y los productos a entregar durante esta etapa de acuerdo al análisis preliminar de información existente.*
- *Deberá presentar un cronograma de entrega de productos que abarque el plazo establecido en el pliego de condiciones para esta etapa.”*

Estas conductas omisivas dejan ver errores en la planeación, seguimiento y control de la gestión contractual por parte del IDU y por ello es necesario que tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que estos hechos no se vuelvan a presentar en los contratos que celebre la entidad y evitar dilaciones, exposiciones a reclamaciones, demoras y atrasos en la ejecución de los contratos.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un posible hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Cláusula 9 del Contrato de Obra N° 019 de 2009; Constitución Nacional artículo 209; Ley 489 de 1998, artículo 3; Ley 80 de 1993, artículo 3, 23 y 25, numerales 4 y 7, artículo 26; Ley 734 de 2002 Artículo 34 numeral 1 y 2; artículo 35, numerales 1 y 2.

2.2.3. Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria, por los atrasos reiterados en la ejecución del proyecto, lo que ha originado cuatro (4) prórrogas del contrato en ciento cincuenta y dos (152) días adicionales.

El treinta (30) de octubre de 2009 se da inicio al contrato No 019 de 2009. La etapa de actividades preliminares tenía una duración de 2 meses y la etapa de construcción un plazo de 6 meses. Una vez finalizada la etapa de actividades preliminares, algunos productos como el cronograma y el plan de inversión no habían sido aprobados, circunstancia que incidió en la etapa de construcción tal como ha quedado en los informes de interventoría No 9, 10 y 11 en el siguiente párrafo “*La Etapa Preliminar finalizó el 29 de diciembre de 2009, El Cronograma y Plan de Inversión fueron aprobados el 19 de marzo de 2010, mediante comunicación PSUR155-147-10, teniendo en cuenta esta falencia, el seguimiento de las actividades programadas para el*

mes de enero y febrero de 2010, se hizo con un cronograma provisional que había entregado el Contratista y que no poseía firmas, una vez fue aprobado en marzo se hizo una valoración y estimativo de los atrasos con el fin que el Contratista planteara un Plan de Contingencia definiendo si era necesario una prórroga para subsanar tales atrasos o si este sería subsanado dentro del tiempo contractual, hecho que no se dio, por lo tanto siempre se encontró atrasado con respecto a la programación presentada a la Interventoría, conllevando a la solicitud de sanción por incumplimiento y el trámite de una prórroga de sesenta (60) días.”

Seis (6) meses después de finalizada la etapa de actividades preliminares, el 30 de junio de 2010, día en que debía terminarse la etapa de construcción, el contrato fue suspendido por seis (6) días calendario mediante Acta No. 10 por la siguiente causa: “... *tenido en cuenta que el apoyo central se encuentra ubicado bajo una lineal de alta tensión que no permite la operación de maquinaria para pilotaje, se requirió modificar el diseño inicialmente presentado y ajustarlo a las condiciones de maniobrabilidad, lo cual genero un mayor tiempo para revisión y aprobación*”, suspensión que a juicio de este ente de control no es razonable ya que como lo estableció el pliego de condiciones en el numeral 4.2.7 *Actividades Preliminares*, el contratista debía realizar **en la etapa de actividades preliminares** las siguientes actividades de estudios y diseños **previo al inicio de la construcción**:

1. “El Contratista deberá realizar los ajustes a los diseños de espacio público asociados al puente peatonal **de acuerdo a las obras existentes** y proyectadas en el sector y tramitar los permisos respectivos para la intervención en caso de existir pólizas vigentes. (Negrilla fuera de texto).
2. El contratista deberá evaluar las memorias de cálculo elaborados para LA TERMINAL DE TRANSPORTE por la firma ACI PROYECTOS (CONTRATO TT-08-05), complementarlas y elaborar los planos de diseño estructural y planos de taller cumpliendo con los estándares del aplicativo SCAD-GIS del IDU. Será responsabilidad del Contratista ejecutar los diseños estructurales y la prueba de carga”.

Así como lo establecido en el numeral 4.2.3 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS A CONTRATAR:

“Dentro de las actividades preliminares, se deberán complementar y aprobar ante el IDU y las demás entidades involucradas (en caso que se requiera) los productos faltantes de los estudios y diseños elaborados en desarrollo de los contratos anteriormente indicados y que sean indispensables para ejecutar las obras.

Después de definir, complementar y aprobar los documentos indicados, se procederá a ejecutar la construcción del puente peatonal y las obras complementarias, de acuerdo a los lineamientos definidos por el Interventor y el IDU”.

Así mismo, mediante comunicado, el contratista el 18 de junio de 2010 solicita prórroga al interventor por los siguientes motivos: “En el desarrollo del pilotaje sean presentado problemas técnicos, que han conllevado a suspender el proceso de pilotaje con la compañía inicialmente contratada, a la fecha no se ha podido suplir este equipo, debido a la baja oferta y la gran demanda del mercado, más aún cuando no resulta atractivo para los piloteadores desplazar el equipo para realizar los siete pilotes faltantes, si bien está es responsabilidad absoluta del contratista es la razón por la que las obras se encuentran estancadas. **La disponibilidad de los equipos de pilotaje va hasta mediados del mes de julio de 2010**, lo que nos obliga a presentar otras alternativas de cimentación para poder entrar en los tiempos solicitados. **Adicionalmente la consecución de los materiales para la fabricación del puente se vio afectada por la (sic) difícil suministro de la tubería de PT 100*150**, la cual es importada y fue solicitada por el contratista en los primeros días del mes de enero de 2010 y únicamente entrego por el proveedor a finales del mes de mayo, lo cual genero un considerable retraso en la fabricación de parte de los módulos del puente, viéndose reflejada en el tiempo estimado para su terminación de fabricación y posterior san-blasting y pintura, lo cual repercute en el tiempo de izaje y prueba de carga, siendo necesario desplazar dichos tiempos”. Estas causas reflejan serios problemas de planeación y organización de obra, porque el Contratista tuvo dos (2) meses para evaluar diferentes alternativas de insumos en el mercado y proveerse de los materiales y hacer reserva de los equipos necesarios para el desarrollo de la obra. Por otro lado, no es entendible, que pasados cinco (5) meses y medio de la etapa de construcción y faltando quince (15) días para finalizar el contrato, se justifique el atraso y se solicite prórroga por la falta de disposición de equipos y problemas en la adquisición de los materiales, prórroga que fue aprobada por la interventoría y firmada el 6 de julio de 2010.

El 25 de agosto de 2010, doce (12) días antes de finalizar el plazo estipulado en la prórroga No. 1, el Contratista solicita nuevamente una segunda prórroga con la siguiente justificación: “En desarrollo de la cimentación del puente se han presentado **problemas de suministro de concreto** por parte de las compañías concreteras (CEMEX COLOMBIA S.A.), debido al desabastecimiento de agregados, toda vez que las canteras de su propiedad se encuentran suspendidas por parte de la autoridad ambiental (SDA). Por otra parte **la presencia de líneas de alta tensión en el separador central imposibilitan la disposición de equipos convencionales de perforación** (Piloteadora), por lo que se requirió que el cimiento ubicado en el mismo se construya en forma manual (Tipo Caisson), generándose inconvenientes y retrasos en los trabajos, adicionalmente **los suelos de fundación (Arenas) y la presencia de agua freática han originado importantes atrasos en el desarrollo del cimiento** lo que atrasa todas las actividades posterior (sic) (Construcción de dado, izaje de estructura metálica, etc.)”. Nuevamente, como se estableció en el párrafo anterior, se evidencia falta de planeación y una correcta evaluación de los estudios, diseños y lugar de ejecución, porque no es entendible para este ente de control que se continúe justificando la prórroga para la terminación del contrato más aún cuando ya habían transcurrido casi dos (2) meses, después de la fecha de terminación contractual como por ejemplo la presencia de la línea

de alta tensión y características del suelo encontrado. Este tipo de circunstancias debieron haberse superado en la etapa de actividades preliminares.

En noviembre 5 de 2010, el contratista manifiesta en el oficio CPPAS/363/10 a la interventoría *“por medio de la presente estamos solicitando la prórroga # 4 al contrato de la referencia, debido a que el tiempo restante del contrato no es suficiente para terminar las obras pendientes y realizar la prueba de la carga para Al puente peatonal, de acuerdo a los protocolos establecidos por el IDU. El contratista se compromete a asumir el costo de la interventoría por un valor de veintidós millones ciento doce mil quinientos veintisiete pesos m/cte (22.112.527.00) si se comprueba que las razones del el (sic) atraso con imputables exclusivamente al contratista.”* Así mismo la interventoría ha expuesto que el contratista genere los rendimientos necesarios para cumplir con los trabajos para terminar el proyecto. A la fecha en los documentos del contrato, el contratista no ha cumplido con la terminación contractual por lo tanto este ente control concluye que el contratista y la administración no han realizado los esfuerzos para cumplir los compromisos contractuales.

La Planeación es una herramienta fundamental en el proceso contractual, pues toda decisión al comenzar un proceso de contratación debe estar precedida de la planeación, la cual empieza a partir del momento en que al interior de la Entidad se estudia y evalúa la forma de satisfacer una necesidad específica en cumplimiento de los fines de la Función Pública.

En vigencia de la Ley 80 de 1993, se instituyó bajo el principio de economía como parte de la etapa precontractual, la obligación de establecer de manera previa al inicio del proceso de selección del contratista o a la firma del contrato, la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, así como el deber de las entidades públicas de la elaboración de los estudios, diseños y proyectos requeridos y de los pliegos de condiciones. Adicionalmente en el numeral 4o. estableció textualmente: **“Los trámites se adelantarán con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato”.** (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Uno de los aspectos relevantes en la contratación estatal es la parte de la planeación, coordinación, economía y responsabilidad de los servidores públicos, para elaborar estudios previos, prediseño y diseño, allí se deben determinar todos los riesgos, prever las particularidades del tipo de obra, el sitio donde se va a construir y todas las características de su entorno y dinámica social, para tomar las medidas preventivas necesarias e invertir los recursos públicos donde tengan una mayor consistencia estructural y económica en el tiempo, evitando dilaciones y retardos en la ejecución del contrato.

Es claro que la función administrativa que cumplen los servidores públicos esta al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, entre otros, por eso es necesario que las autoridades administrativas coordinen sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado en todos sus órdenes, para ello deberá tener un control oportuno y permanente para hacer que los principios constitucionales señalados se hagan efectivos y cumplan con los fines esenciales de la administración pública.

Es necesario dejar en evidencia que en las actuaciones enunciadas se observa por parte del IDU una gestión antieconómica, ineficiente, deficiente e ineficaz en la ejecución del contrato, al presentar atrasos considerables, lo cual denota errores en la planeación, falta de seguimiento, control, cumplimiento del cronograma de obras y del objeto contractual.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo fiscal con incidencia administrativa y disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional artículo 209, Ley 489 de 1998, artículo 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23, 24, 25 y 26; Ley 734 de 2002 artículo 1, 2 y 21, artículo 35, numeral 1 y 7.

2.2.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por que la entidad no gestiona la aplicación de multa que en su momento la interventoría solicitaba por el incumplimiento del contratista sobre el cronograma de obra aprobado en desarrollo del contrato IDU 019 de 2009.

Del análisis que está realizando el equipo auditor encontró que la interventoría elaboró el oficio de referencia PSUR 155-185-10 del 20 de abril de 2010, con radicado No 031288, en el cual manifiesta el incumplimiento de la cláusula 12 Obligaciones del Contratista, literal A) obligaciones en materia de ejecución numeral No 5 “*El CONTRATISTA deberá dar estricto cumplimiento al cronograma de obra*” y el apéndice G de los pliegos de condiciones, numeral 1.2 “**El incumplimiento del cronograma de las Metas Físicas será causal de multas** al Contratista en los términos de la Cláusula del Contrato de Obra **MULTAS**, e incluso puede constituirse en motivo para la declaratoria de la caducidad del Contrato.”, subrayado fuera de texto. Lo anterior se fundamentó por los atrasos en los diferentes frentes de trabajo en la construcción del Puente Peatonal del Terminal del Sur. Situación que para la interventoría son hechos que no están mostrando el resultado esperado y lo consigna en el oficio en siguiente párrafo “... **que transcurrido ya cuatro (4) de los seis (6) meses, de la Etapa de Construcción, no se tenga claridad sobre los procesos constructivos, ni se cuente con la logística apta para acometer las obras, ni personal responsable en cada una de las actividades previstas.**”,subrayado fuera de texto. De lo anterior al

compararlo con los informe gerencial el proyecto presentaba un avance de apenas el 30.58% y había transcurrido un 67% de la etapa de construcción, se evidencia que el Contratista no atendió las recomendaciones del Interventor y tampoco planteó alternativas para mejorar el porcentaje con el fin de mostrar un mayor rendimiento de obra.

La administración atendiendo la solicitud del interventor, comunica a los representantes de las firmas que conforman el Consorcio Puente Peatonal del Sur, por medio del oficio IDU-032464 STESTV-336, del 13 mayo de 2010, en el cual informa el inicio al procedimiento de multa y/o declaratoria de incumplimiento y si es el caso hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria del contrato IDU 019 de 2009, adicionalmente cita a la Interventoría y Contratista el 25 de mayo de 2010, para adelantar la audiencia de descargos dentro de dicho proceso.

En la audiencia citada en el párrafo anterior, está se realizó el 6 de junio de 2010 en el despacho de la Dirección Técnica de Gestión Contractual del IDU, donde asistieron funcionarios del IDU, representantes del Consorcio Peatonal del Sur, la Interventoría y aseguradora CONFIANZA S.A., como eran conocidas la motivaciones de la audiencia en el oficio IDU-032464 STESTV-336, del 13 mayo de 2010. En los descargos del contratista este manifestó lo siguiente “... A la fecha se han construido 15 pilotes. En relación al pilotaje, se llevaron a obra los equipos dentro de un tiempo determinado que debió entregar el IDU en el inicio del contrato y que no se entregaron sino hasta el mes de abril, al punto que no se ha efectuado de forma oficial, lo que quedo establecido en las actas de comité de noviembre hasta marzo, solo hasta mediados de abril se dio la posibilidad de ingresar a las obras, dado que se requiera la exclusión de pólizas por parte de otro contratista del IDU, lo que evidencio desde la etapa previa y que genero un desplazamiento en el cronograma de obra.” Dentro de los descargos se encuentra la dificultad de tener a disposición el equipo para el pilotaje. Por otro lado dentro del acta de audiencia de descargo el Contratista comenta “Una de las compañías participantes del consorcio esta dedicada a la construcción de estructuras mecánicas y en la fabrica no se cuenta con suficiente espacio para almacenar las partes del puente que se tienen, en tal medida si no se puede ensamblar genera ocupación que no dispone la empresa del consorcio. Consideramos que la ruta crítica es la obra civil y que una vez cuenten con la piloteadora en sitio se iniciaran en campo toda la obra civil.”

En los descargos el Dr. Oscar Alfredo Hernández, quien actuó como representante del contratista comento “... que no tiene conocimientos técnicos pero le parece que el IDU debe considerar los motivos que fácilmente son comprensibles y que deben ser comprendidos como una justificación al atraso del contrato. En primer lugar hay una serie de zonas de intervención que no han sido entregadas a tiempo al contratista, en consecuencia se comenzaron a generar una serie de atrasos que en cadena generaron atrasos en otros aspectos de la obra que están enumerados dentro del requerimiento al cual nos encontramos realizando descargos.” Igualmente en la aseguradora CONFIANZA S.A., el Ing. Diego Campo actuando en nombre de está manifestó “... que existen una

diversidad de causas que no son directamente imputables al contratista o se salen de su alcance. El auge de la construcción impide que se puedan conseguir maquinaria de pilotaje de forma rápida, por lo que se requiere efectuar el pedido anticipadamente.” Extrañamente la intervención por parte de la administración del IDU se limitó a “solicitar que se adopten las medidas técnicas para cumplir con el objeto contractual dada la importancia de las obras.”

Del párrafo anterior los argumentos presentados por el contratista al cual la aseguradora se adhiere, no son de recibo para este ente de control, por que a la fecha en que se viene realizando el proceso auditor septiembre diciembre de 2010, el proyecto aún no ha finalizado. De acuerdo con las cuatro (4) prorrogas que se han dado a largo de la ejecución del contrato IDU 019 de 2009, han sido circunstancias imputables al contratista. Igualmente el IDU perdió la oportunidad de redireccionar la obra y exigir el cumplimiento de los compromisos dentro de los términos contractuales previamente conocidos por las partes a través del proceso de multa.

La aplicación de multas no puede ser una actuación de mera liberalidad del sujeto de control, sino una consecuencia objetiva y real de las deficiencias, atrasos injustos e inconvenientes que se presentan en la ejecución del contrato; para evitar que un simple descuido, desidia o negligencia, se llegue a graves demoras que puedan conllevar la parálisis, cesión o caducidad del contrato.

Aplicar las normas que impidan que la ejecución del contrato presente dilaciones, atrasos, prorrogas, aplazamientos y finalmente no se cumplan los términos pactados, es deber ser de todo servidor público, de lo contrario se podría estar incurriendo en una Falta Gravísima de acuerdo a lo establecido en la Ley 734 de 2002, artículo 44 Parágrafo Único, textualmente: “Habrá culpa gravísima cuando se incurra en falta disciplinaria por ignorancia supina, desatención elemental o violación manifiesta de reglas de obligatorio cumplimiento. La culpa será grave cuando se incurra en falta disciplinaria por inobservancia del cuidado necesario que cualquier persona del común imprime a sus actuaciones”.

De ninguna manera es aceptable que se omitan, denieguen o entrapen las actuaciones de los asuntos propios de las funciones del cargo o de la prestación del servicio a que esta obligado; conductas que además podrían ser interpretadas como arbitrarias e injustas al tenor de nuestra legislación penal, ya que todo servidor público debe cumplir con sus funciones con la misma diligencia, eficiencia, economía y celeridad con que atendería las propias.

En consecuencia, es necesario que el IDU tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que estos hechos no se vuelvan a presentar en los contratos que celebre la entidad.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional artículo 209; Ley 489 de 1998 artículo 3; Ley 87 de 1993 artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23, 25 y 26; Ley 734 de 2002 artículos 34 numerales 1, 2, 15 y 21, artículo 35 numerales 1 y 7.

2.2.5. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, debido a que han transcurrido ciento cincuenta y dos (152) días después de la etapa contractual y no se amortizado la totalidad del anticipo, es decir hace falta amortizar doscientos setenta y dos millones cuatrocientos setenta y cuatro mil doscientos setenta y dos (\$272.474.272) pesos m/cte.

En el contrato IDU 019 de 2009 estableció un plazo de ejecución de ocho (8) meses y en la forma de pago en la cláusula No 3 consta *“Un noventa por ciento (90%) del Valor Total de Obras Civiles de Construcción y Redes (incluido AIU), se pagará a precio unitario (con ajustes) en pagos parciales mensuales, los cuales incluirán la amortización del anticipo, previa presentación del Acta de Recibo Parcial de Obra ejecutada por el Contratista y aprobada por la Interventoría.”*

El anticipo correspondiente al contrato IDU 019 de 2009 es del \$ 810.081.036, al contratista el 22 de enero de 2010 le giraron el valor neto de \$ 769.576.984 previo al descuento realizado del 5% por concepto de contribución.

En el siguiente cuadro se muestran los pagos que se han realizado al Consorcio Peatonal Autopista Sur

CUADRO No. 5

Acta de Recibo Parcial	Fecha	Valor Facturado (\$)	Concepto	Pagado por la Terminal de Transporte	Valor Pagado Neto (\$)
1	18/03/2010	153.166.197	Etapa Actividades Preliminares	Comprobante de egreso No 956 13/05/2010	127.167.555
2	18/03/2010	10.830.174	Parcial Valor Global Gestión Social y Manejo de Trafico.	Comprobante de egreso No 1098 04/06/2010	18.081.160
3	18/03/2010	9.644.472	Parcial Valor Global Gestión Social y Manejo de Trafico.	Comprobante de egreso No 1098 04/06/2010	
4	04/07/2010	329.669.564	Parcial Obra, Gestión Ambiental, Gestión Social y Manejo de Trafico	Comprobante de egreso No 1038 27/05/2010	304.253.620
5	15/07/2010	114.322.343	Parcial Obra, Gestión Ambiental, Gestión Social y Manejo de Trafico	Comprobante de egreso No 1404 del 29/07/2010 y ordenes No 3339 y 3340	105.603.805
6	15/07/2010	75.553.616	Parcial Obra, Gestión Ambiental, Gestión Social y Manejo de Trafico	Comprobante de egreso No 1404 del 29/07/2010 y ordenes No 3341 y 3342	69.841.230
7	15/07/2010	99.809.459	Parcial Obra, Gestión Ambiental, Gestión Social y Manejo de Trafico	Comprobante de egreso No 1404 del 29/07/2010 y ordenes No 3344 y 3346	92.214.483
8	13/08/2010	0			0
9	14/09/2010	224.605.042	Parcial Obra, Gestión Ambiental	Comprobante de egreso No 1805 del 30/09/2010 y ordenes No 4412 y 4414	207.184.927

Fuente: IDU y TERMINAL DE TRANSPORTE S.A
Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad,

La amortización del anticipo se viene realizando como se muestra en el siguiente cuadro.

CUADRO No.6
TRANSCURRIDOS 152 DIAS DE HABERSE GIRADO EL ANTICIPO
AUN NO SE HA AMORTIZADO EL 34%

Detalle	Fecha	Debito	Crédito	Saldo
Anticipo	22/01/2010		810.081.036	
Descuento al anticipo	22/01/2010	40.504.052		
A. recibo parcial No 4	04/07/2010	198.878.738		
A. recibo parcial No 5	15/07/2010	63.335.719		
A. recibo parcial No 6	15/07/2010	38.925.972		
A. recibo parcial No 7	15/07/2010	54.303.216		
A. recibo parcial No 9	14/09/2010	141.659.067		
		537.606.764	810.081.036	-272.474.272

Fuente: IDU

Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

Del cuadro anterior se concluye que hace falta por amortizar el valor de \$272.474.272 del anticipo entregado. El contrato de obra aún continúa en ejecución, situación que para este ente de control ya debía estar amortizado el valor del anticipo, en la fecha de terminación contractual, es decir que **ciento cincuenta y dos (152) días después de la fecha contractual de terminación solo se encuentra amortizado en un 66% del valor del anticipo por la falta de avance de obra y facturación de la misma.**

Los valores éticos Institucionales Públicos consagrados en la constitución nacional y desarrollados en las normas que rigen la administración pública, establecen como principios elementales la eficiencia, moralidad, eficacia, responsabilidad, economía, igualdad, celeridad, buena fe y transparencia, los cuales se constituyen en reglas de conducta que rigen el pensamiento y actuar de quienes administran recursos públicos, debiendo prever en todas sus actuaciones que el interés general prevalece sobre el interés particular, la finalidad del Estado es contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de toda la población, los bienes y recursos públicos son sagrados, todas sus actuaciones debe hacerlas con diligencia, eficiencia, precaución y cuidado como haría para administrar sus propios bienes y la función primordial del servidor público es servir a la ciudadanía y tiene el deber de rendir cuentas sobre los resultados de su gestión.

Es necesario dejar en evidencia que en las actuaciones enunciadas se observa por parte del IDU una gestión ineficiente, ineficaz y exigua atención y cuidado en la vigilancia de la ejecución del contrato, al presentar el Contratista demoras injustificadas en la amortización del anticipo de manera reiterada y acumulada, lo cual permite concluir que existen deficiencias por falta de seguimiento, control y cum-

plimiento de los procedimientos contractuales pactados, lo que implica poner en riesgo los recursos que fueron entregados como anticipo.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional artículo 209, Ley 489 de 1998, artículo 3 y 4; Ley 87 de 1993, artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23, 25 y 26; Ley 734 de 2002 artículo 1, 2 y 21, artículo 35, numeral 1 y 7.

2.2.6. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, por \$184.442.346 al adicionar el contrato de Interventoría por los atrasos y demoras en la construcción de las obras del puente peatonal de la Terminal de Transporte del Sur, atribuidos al Contratista, sin que a la fecha la entidad haya aplicado las multas respectivas.

Una vez terminada la etapa de construcción el 30 de junio de 2010, el IDU y la Interventoría no objetaron en dar la prórroga No 1 firmada el 6 de julio de 2010, donde consta que el plazo del contrato se extendió en sesenta (60) días y que los costos que se generen serán asumidos por el contratista, la nueva fecha de terminación quedó estipulada para el 6 de septiembre de 2010 y se determinó que **los costos de la interventoría son de ciento un millones ochocientos sesenta y nueve mil pesos (\$101.869.565) m/cte.**

El 25 de agosto de 2010, por medio del oficio CPPAS/315/10, el Contratista solicita a la interventoría una nueva ampliación en el plazo. Por las justificaciones expuestas en la prórroga No 2 firmada el 10 de septiembre por el Contratista, el IDU y la Interventoría accedieron dar el plazo de cuarenta y cinco (45) días es decir la fecha de terminación se amplió al 25 de octubre de 2010 y que los costos de ese periodo serán asumidos por el Contratista por un valor de **cuarenta y cinco millones trescientos catorce mil seiscientos ochenta y ocho pesos (\$45.314.688) m/cte.**

Como se evidenciaba que el contratista no cumpliría con la entrega de la obra en la fecha pactada de la prórroga No 2, las partes acuerdan el 20 de octubre de 2010, en otorgar otro nuevo plazo para la terminación es decir plantear la prórroga No 3 por quince (15) días más firmada 22 de octubre de 2010, es decir el 8 de noviembre de 2010 finalizaba la obra y los costos de este periodo es **quince millones ciento cuarenta y cinco mil quinientos sesenta y seis pesos (\$15.145.566) m/cte., cifra asumida por el contratista.**

Como lo fue manifestado en la prórroga No 3 por la Interventoría, es necesario que el Contratista aumente las cuadrillas y jornadas de trabajo, con fin de terminar el proyecto en 8 de noviembre de 2010. Sin embargo el Contratista solicitó otro

nuevo plazo de veintidós (22) días, es decir el 30 de noviembre de 2010. Como en las otras prorrogas los costos serán responsabilidad del Consorcio Peatonal Autopista Sur por un **valor de veintidós millones ciento doce mil quinientos veintisiete pesos (\$ 22.112.527).**

En siguiente cuadro se consolida el costo por mayor permanencia de la interventoría.

CUADRO No.8

Prorroga	Días	Costo
1	60	101.869.565
2	45	45.314.688
3	15	15.145.566
4	22	22.112.527
Total		184.442.346

Fuente: IDU

Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad, Contraloría de Bogotá

Lo anterior corresponde a un compromiso adicional no previsto para el IDU y la Terminal de Transporte, por que estas entidades se convierten en garantes de una responsabilidad causada por el contratista. Como se ha evidenciado en el transcurso del contrato IDU 019 de 2009, el IDU no ha hecho uso de los mecanismos de ley e instrumentos estipulados en el contrato, como lo es la aplicación de las respectivas multas por incumplimiento, lo cual lo hace coparticipé de la responsabilidad.

Caso contrario hubiese sucedido, si la entidad de manera seria y responsable hubiera atendido la solicitud de aplicación de multa, presentada por la Interventoría ante el incumplimiento del contratista respecto de los 60 días de atraso al mes de abril de 2010. Llama la atención a este equipo auditor en la audiencia pública realizada el pasada de 6 de junio del año en curso, en la única intervención que hizo la administración, simplemente se limito a decir que se cumpla el contrato, donde tácitamente, desoyó la solicitud de la Interventoría y sin argumentación técnica y legal, perdonando el inicio del proceso de aplicación de la multa respectiva.

Por otro lado el valor del AIU de las obras de construcción es de cuatrocientos treinta tres millones doscientos veinticinco mil noventa y un pesos m/cte. (\$433.225.091), al comparar con el total de los costos de Interventoría de las cuatro prorrogas, éstos equivalen al cuarenta y un por ciento (41%) del AIU, cifra que puede afectar el equilibrio financiero del contrato, y de otra manera de no ser cancelada está cifra, en los términos estipulados en las prorrogas puede repercutir en futuras reclamaciones sobre la entidad.

Se nota una ausencia constante de control y seguimiento al cumplimiento de las condiciones pactadas contractualmente, aunado a la falta de previsión, entrega de estudios y diseños completos, prorrogas reiteradas que al final terminan con extender el tiempo de ejecución del contrato y por ende el plazo de la interventoría, produciendo además de la demora injusta en la entrega de las obras en los plazos previstos, pagos adicionales innecesarios en detrimento de los recursos públicos.

La Planeación es una herramienta fundamental en el proceso contractual, pues toda decisión al comenzar un proceso de contratación debe estar precedida de la planeación, la cual empieza a partir del momento en que al interior de la Entidad se estudia y evalúa la forma de satisfacer una necesidad específica en cumplimiento de sus fines Constitucionales y de la Función Pública.

En vigencia de la Ley 80 de 1993, se instituyó bajo el principio de economía como parte de la etapa precontractual, la obligación de establecer de manera previa al inicio del proceso de selección del contratista o a la firma del contrato, la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, así como el deber de las entidades públicas de la elaboración de los estudios, diseños y proyectos requeridos y de los pliegos de condiciones. Adicionalmente en el numeral 4o. estableció textualmente: **“Los trámites se adelantarán con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato”.** (Subrayado y negrilla fuera de texto)

En conclusión, uno de los aspectos relevantes en la contratación estatal es la parte de la planeación, economía y responsabilidad de los servidores públicos, para elaborar estudios previos, prediseño y diseño, allí se deben determinar todos los riesgos, prever las particularidades del tipo de obra, el sitio donde se va a construir y todas las características de su entorno y dinámica social, para tomar las medidas preventivas necesarias e invertir los recursos públicos donde tengan una mayor consistencia estructural y económica en el tiempo, evitando dilaciones y retardos en la ejecución del contrato.

Es necesario dejar en evidencia que en las actuaciones enunciadas se observa por parte del IDU una gestión antieconómica, ineficiente e ineficaz en la ejecución del contrato, al presentar atrasos considerables, prorrogas inocuas: lo cual denota errores en la planeación, falta de seguimiento, control, cumplimiento del cronograma de obras y del objeto contractual, que da como resultado lamentablemente la adición de la interventoría que equivalen a \$184'442.346, lo que implica recursos adicionales a los previstos inicialmente, en detrimento de los recursos públicos de la entidad.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo fiscal con incidencia administrativa y disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Cons-

titución Nacional artículo 209, Ley 489 de 1998 artículo 3; Ley 87 de 1993 artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23, 24, 25 y 26; Ley 734 de 2002 artículo 1, 2 y 21, artículo 35, numeral 1 y 7; Ley 610 de 2000, artículo 6.

Las conductas definidas en los hallazgos enunciados se enmarcan en la siguiente normatividad aplicable:

CONTENIDO DEL CONTRATO DE OBRA PÚBLICA N° 019 de 2009, suscrito entre el IDU y el Consorcio Calle 134.

CONSTITUCIÓN NACIONAL Artículo 209: “La función administrativa esta al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley”.

LEY 489 DE 1998, Artículo 3o. PRINCIPIOS DE LA FUNCION ADMINISTRATIVA. La función administrativa se desarrollará conforme a los **principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia.** Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuanto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.

PARAGRAFO. Los principios de la función administrativa deberán ser tenidos en cuenta por los órganos de control y el Departamento Nacional de Planeación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 343 de la Constitución Política, al evaluar el desempeño de las entidades y organismos administrativos y al juzgar la legalidad de la conducta de los servidores públicos en el cumplimiento de sus deberes constitucionales, legales o reglamentarios, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular.

Artículo 4o. **FINALIDADES DE LA FUNCION ADMINISTRATIVA.** La función administrativa del Estado **busca la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes**, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

Los organismos, entidades y personas encargadas, de manera permanente o transitoria, del ejercicio de funciones administrativas deben ejercerlas consultando el interés general.

LEY 80 DE 1993, (REGIMEN DE CONTRATACION PUBLICA) Artículo 3º.- De los Fines de la Contratación Estatal. Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.

Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que, además de la obtención de utilidades cuya protección garantiza el Estado, colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones.

Artículo 23º.- De Los Principios de las Actuaciones Contractuales de las Entidades Estatales. Las actuaciones de quienes intervengan en la contratación estatal se desarrollarán con arreglo **a los principios de transparencia, economía y responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. Igualmente, se aplicarán en las mismas las normas que regulan la conducta de los servidores públicos, las reglas de interpretación de la contratación, los principios generales del derecho y los particulares del derecho administrativo.**

Artículo 24.- Principio de Transparencia.

Artículo 25.- Principio de Economía.

Artículo 26º.- DEL PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD. En virtud de este principio:

1o. Los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, **a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato.**

2o. Los servidores públicos responderán por sus actuaciones y omisiones antijurídicas y deberán indemnizar los daños que se causen por razón de ellas.

4o. **Las actuaciones de los servidores públicos estarán presididas por las reglas sobre administración de bienes ajenos y por los mandatos y postulados que gobiernan una conducta ajustada a la ética y a la justicia.**

8o. **Los contratistas responderán y la entidad velará por la buena calidad del objeto contratado.**

Ley 87 DE 1993, Objetivos del sistema de Control Interno. Artículo 2º.- Atendiendo los principios constitucionales que deben caracterizar la administración pública, el diseño y el desarrollo del Sistema de Control Interno se orientará al logro de los siguientes objetivos fundamentales:

- 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;
- c. Velar porque todas las actividades y recursos de la organización estén dirigidos al cumplimiento de los objetivos de la entidad;
- d. Garantizar la correcta evaluación y seguimiento de la gestión organizacional;
- e. Asegurar la oportunidad y confiabilidad de la información y de sus registros;
- f. Definir y aplicar medidas para prevenir los riesgos, detectar y corregir las desviaciones que se presenten en la organización y que puedan afectar el logro de sus objetivos;
- g. Garantizar que el Sistema de Control Interno disponga de sus propios mecanismos de verificación y evaluación;

- h. Velar porque la entidad disponga de procesos de planeación y mecanismos adecuados para el diseño y desarrollo organizacional, de acuerdo con su naturaleza y características.*

LEY 734 DE 2002, (CODIGO DISCIPLINARIO) Artículo 34. Son deberes de todo servidor público:

1. Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de Derecho Internacional Humanitario, 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.

Los deberes consignados en la Ley 190 de 1995 se integrarán a este código.

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.

15. Ejercer sus funciones consultando permanentemente los intereses del bien común, y teniendo siempre presente que los servicios que presta constituyen el reconocimiento y efectividad de un derecho y buscan la satisfacción de las necesidades generales de todos los ciudadanos.

21. Vigilar y salvaguardar los bienes y valores que le han sido encomendados y cuidar que sean utilizados debida y racionalmente, de conformidad con los fines a que han sido destinados.

Artículo 35. Prohibiciones. A todo servidor público le está prohibido:

1. Incumplir los deberes o abusar de los derechos o extralimitar las funciones contenidas en la Constitución, los tratados internacionales 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 y los contratos de trabajo.

7. Omitir, negar, retardar o entorpecer el despacho de los asuntos a su cargo o la prestación del servicio a que está obligado.

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1. SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO

Como resultado de las Auditorías realizadas a la Terminal de Transporte S.A. de las vigencias 2007 y 2008, la entidad diseño y suscribió un Plan de Mejoramiento con 23 hallazgos administrativos, que fueron objeto de acciones de mejora y que una vez valorados por el equipo auditor presenta el siguiente grado de cumplimiento:

CUADRO No.9
CUMPLIMIENTO DE ACCIONES ALPLAN DE MEJORAMIENTO

Total Acciones propuestas	23	100
Acciones cerradas	23	2.0
Acciones en ejecución	0	0.0
Acciones abiertas	0	0.0
PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO		100

Fuente: Información aportada por la entidad verificada por el Equipo Auditor

Cumplimiento (1.70 y 2.00), En Ejecución:(inferior a 1.70) **Parcialmente** (1 - 1.7), Abierta: cumplimiento de la meta es parcial

En la revisión de la documentación de los contratos seleccionados en la muestra a auditar, se comprobó el diligenciamiento del listado de chequeo propuesto por la entidad como acción de seguimiento.

Como consecuencia de lo anterior, las acciones correctivas y los responsables propuestos por la entidad fueron calificadas como acciones cerradas las cuales obtuvieron una calificación de 2.0; debido a que la administración dio cumplimiento dentro de los tiempos propuestos, la implementación del documento propuesto para que éste sirva como una herramienta efectiva para el control de los documentos que soportan los compromisos contraídos por la entidad mediante la celebración de los diferentes tipos de contratos.

Como seguimiento realizado a los hallazgos identificados con los numerales 3.4.2.2; 3.7.6 y 3.7.7, resultado del proceso auditor de la vigencia 2006, se verifico que los líderes de cada proyecto, presentaran los objetos de los contratos claros y coherentes con el servicio contratado a fin de evitar confusiones e interpretaciones disímiles, que una vez evaluados y verificados en la evaluación de los contratos celebrados por la entidad en la vigencia fiscal de 2009, permiten concluir que dichas acciones fueron subsanadas.

Finalmente, todas las acciones propuestas por la entidad en el Plan de Mejoramiento suscrito, presentaron un avance promedio de 2.0% con un cumplimiento del 100%.

3.2 PLAN DE DESARROLLO Y BALANCE SOCIAL

3.2.1. PLAN ESTRATÉGICO

En la Terminal de Transporte se contempla un **Plan estratégico**, dentro del Plan de Desarrollo presentado por la Administración Distrital 2008-2012 denominado “Bogota Positiva para vivir mejor” por medio del Acuerdo No. 308 de 2008 se planteo en los objetivos de derecho a la ciudad, programa Sistema Integrado de Transporte Público, las siguientes metas, dentro del proyecto Optimización del sistema de terminales ciudad:

- PONER EN OPERACIÓN TRES TERMINALES DE PASAJEROS
- CONSTRUIR DOS TERMINALES DE PASAJEROS

META 1

- PONER EN OPERACIÓN TRES TERMINALES DE PASAJEROS

AVANCES Y LOGROS: Actualmente La Terminal de Transporte tienen en operación dos terminales de pasajeros Central y Sur las cuales despacharon durante el primer trimestre del año 2010 297.859 vehículos con 2.319.792 pasajeros de los cuales 53.152 y 400.517 respectivamente corresponden a la Terminal del Sur

RETRASOS Y SOLUCIONES: La puesta en operación de la Terminal del Norte depende directamente del avance en la construcción de la misma, ya que es necesaria la aprobación de los estudios y diseños para iniciar la programación de la operación.

META 2

- CONSTRUIR DOS TERMINALES DE PASAJEROS

AVANCES Y LOGROS: Los proyectos de construcción de terminales se refiere a la del sur y la del norte; la Terminal del sur se construyo e inicio funcionamiento en diciembre de 2008, y la Terminal del Norte no presenta ningún grado de avance en el cumplimiento de las metas propuestas para la vigencia en evaluación pues los estudios y Diseños contratados, no se cumplió con el objeto del contrato...

RETRASOS Y SOLUCIONES: La entrega definitiva de los estudios y diseños se tenía programada para el 14 de enero de 2010, en esta fecha el contratista no presentó los estudios completos con el plan de implantación y la licencia de construcción por lo que la Terminal expidió la resolución 42 del 12 de noviembre de 2009 "Por la cual se impuso la multa del contrato de estudios y diseños del norte", mediante la resolución 11 del 12 de marzo de 2010 se resolvió el recurso de reposición quedando en firme el cobro de la multa y por último se expidió la resolución 12 del 15 de marzo de 2010 "Por la cual se declaró el incumplimiento del contrato y se impuso la cláusula penal pecuniaria".

3.2.1.1. Terminal del Sur

El 5 de diciembre de 2008 entro en operación La Terminal del Sur, luego de terminadas todas las obras y adecuaciones necesarias para su funcionamiento, con la prestación del servicio de 6 empresas, las cuales cubrieron los destinos del sur de Cundinamarca y algunas poblaciones del Tolima.

Durante la vigencia 2009 La Terminal despacho un total de 170.178 vehículos con 1.089.077 pasajeros, de ellos, 19.038 vehículos operaron como origen, movilizan- do 259.642 pasajeros; los 151.140 vehículos restantes ingresaron en operación de paso, abordando 829.435 pasajeros.

En diciembre de 2009 entro en operación el sistema de asignación de taxis y guarda equipajes.

Acogiendo los linamientos del Plan Maestro de Movilidad, La Terminal estableció la integración intermodal entre La Terminal del Sur y el Sistema de Transporte Masivo-Transmilenio a través de la implementación de una ruta alimentadora que conecta La Terminal y el Portal del Sur la cual inicio sus operaciones simultánea- mente con La Terminal.

Los horarios de atención se prestaron inicialmente en día hábil desde las 9:30 a 16:00 horas; sábados de 05:00 23:00 horas y domingos y festivos de 06:00 a 22:00 horas, y posteriormente fue ampliado el horario de atención para los días hábiles de las 05:00 a 23:00 horas.

La Terminal del Sur no ha afectado la movilidad, ya que al tener la conectante con la Avenida Bosa (parte interna) ha logrado distribuir mejor el tránsito y desconges- tionar la vía. Durante los días de mayor operación la movilidad en la NQS y en la Avenida Bosa no presentó congestiones mayores a las típicas en esas épocas del año.

Al finalizar el 2009 se encuentran operando en La Terminal del Sur 26 empresas transportadoras, una mas se encuentra en proceso de instalación otras dos ade-

lantan los tramites necesarios para la firma del contrato de arrendamiento. Las empresas que operan en la actualidad en La Terminal del Sur cubren los diferentes destinos de los tres corredores viales del sur del país y representan cerca del 97% de sus despachos.

3.2.1.2. Terminal del Norte

La Terminal previo el proceso de selección publica, suscribió el contrato N° 155-08 con la firma consorcio Terminales Bogota 2008, por un valor de \$850 millones y con un plazo de ejecución de 330 días, cuyo objeto es la *“elaboración y legalización ante las autoridades Distritales y La Terminal del Plan de Implementación, los estudios complementarios y suplementarios y diseños para la construcción, puesta en marcha y operación del Terminal Interurbano de pasajeros del Norte”* a ser construido en el predio “El Cangrejal” ubicado en la Autopista Norte con calle 193, costado oriental.

Para realizar la interventoria técnica, administrativa y contable del contrato La Terminal contrato a la firma IC Ingenieros Consultores, por un valor de \$236.4 millones y un plazo de ejecución de 330 días.

En desarrollo del proyecto de estudios y diseños La Terminal logro la aprobación de los estudios de transporte, transito, ambiental, y los permisos necesarios para la tala de especies en el predio.

Los estudios estructurales, arquitectónicos, de redes y todos aquellos necesarios para la apertura de la licitación de la construcción del Terminal del Norte se encuentran en revisión para aprobación por parte de la Interventoria y de la Terminal de Transporte S.A.

La Secretaria Distrital de Planeación se encuentra en la revisión del plan de implementación, luego de los ajustes hechos por parte de la consultaría a las correcciones y observaciones presentadas por dicha Secretaria a una primera presentación del documento radicado el 5 de agosto de 2009.

3.2.3. Inversiones de la Terminal de Transporte S.A.

Para la vigencia fiscal 2008, la Terminal de Transporte presentaba una apropiación de \$41.334,05 millones, de los que adquirió compromisos por un monto de \$25.393,88 millones; en lo referente a inversiones de la entidad en el curso del año 2008 la entidad contó con un presupuesto de \$26.082,00 millones, de los que se comprometieron \$11.889,31 millones.

Para la vigencia fiscal 2009, la Terminal de Transporte presentaba una apropiación de \$49.163,5 millones, de los que adquirió compromisos por un monto de \$21.275,3 millones; en lo referente a inversiones de la entidad en el curso del año 2009 la entidad contó con un presupuesto de \$29.250 millones, de los que se comprometieron \$4.469,5 millones.

CUADRO No.10
PROYECTO DE INVERSIONES TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.
OBJETIVO - DERECHO A LA CIUDAD PROGRAMA - SITP

META	PROYECTO	AÑO	PRESUPUESTO		
			APROBADO	COMPROMETIDO	EJECUTADO
PONER EN OPERACIÓN 3 TERMINALES DE PASAJEROS	SISTEMA DE TERMINALES SATELITES	2008	26.082.000.000	11.889.312.733	7.621.161.312
CONSTRUIR 2 TERMINALES DE PASAJEROS		2009	29.250.000.000	4.469.558.751	1.334.669.837

Fuente. Información suministrada por la entidad.
Elaboro: Equipo Auditor

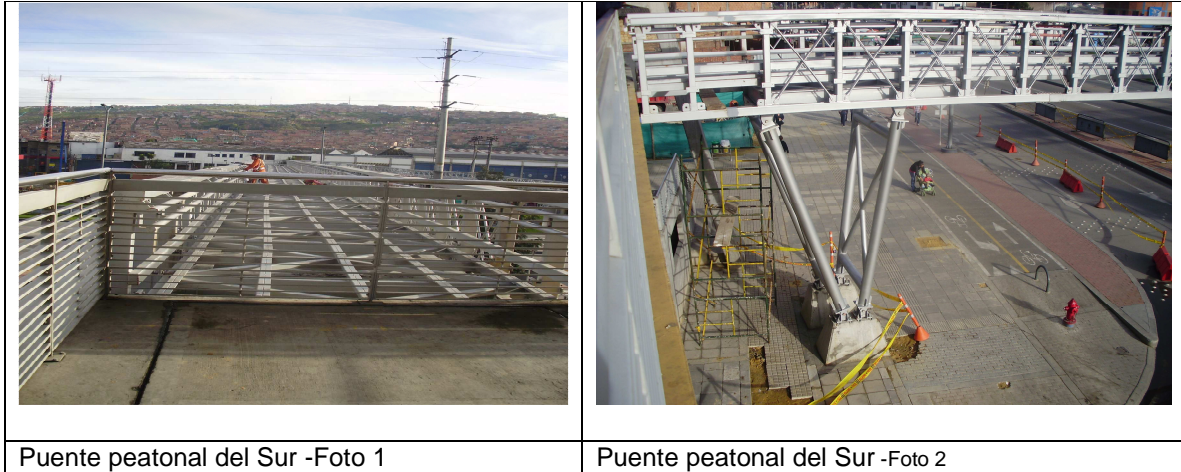
3.2.4. Estudios y diseños del SuperCade del Norte

La Secretaria General de la Alcaldía Mayor y la Terminal de Transporte S.A. suscribieron el 11 de noviembre de 2009 el convenio interadministrativo N° 2212100-691-2009, cuyo objeto es acordar la cooperación interinstitucional necesaria entre las partes y en el marco de sus competencias para la ejecución de un proyecto de interés público como lo es la construcción de un SuperCade, aunando esfuerzos con el propósito de facilitar las áreas sobre el inmueble de La Terminal, para que la Secretaria General pueda construir y poner en funcionamiento un SuperCade, conforme con los lineamientos técnicos y de operación que requiere la Secretaria General de la Alcaldía Mayor de Bogotá y en concordancia con los requerimientos de La Terminal.

3.2.5. Puente peatonal Terminal del Sur

Mediante convenio interadministrativo N° 37 suscrito con el IDU, se contrato la construcción del puente peatonal de la Terminal del Sur cuyo objeto es "*Aunar esfuerzos para la construcción del Puente peatonal de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur de manera que se garantice la seguridad de los usuarios de la Terminal y de los peatones en general en el marco de los compromisos del Plan de Implantación de la misma*" con la firma Consorcio Peatonal Autopista Sur N° IDU-19/09 el 11 de septiembre de 2009 por un valor de \$2.338.832.000 y la interventoría con la firma Interventoría y Diseños S.A. N° IDU-22/09 por \$346.154.000.

La panorámica del puente en la actualidad es como la que se evidencia en la foto 1 y foto 2, obra que en la actualidad se encuentra en pruebas carga.



3.2.6. Sistematización y Comunicación Terminal Central

Dentro del plan de actualización y modernización y con una inversión de \$69 millones, se encontró la reposición de once equipos de cómputo.

Dando cumplimiento a la ley 603 de 2000 sobre derecho de Autor en las entidades de distrito, la Terminal contrato el licenciamiento de 40 licencias office por valor de \$60 millones.

Para minimizar los riesgos a los que se están expuestos por los ataques de virus, hacker y craker y adicionalmente para poder tener la administración de los filtros de contenido de las paginas Web a que se esta entrando desde los equipos de La Terminal y la navegación del Messenger y Facebook, se renovó la licencia del firewall de hardware y software con soporte, actualizaciones y mantenimiento por 1 año.

La contratación de la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo con repuestos incluidos monto agotable al circuito cerrado de televisión, pantallas de información, equipos de computo, planta telefónica NBX 100, teléfonos, impresoras térmicas, software de misión operativa GOPETT, software administrativo PCT, software de nomina HUMANO, Software de archivo y correspondencia, aires acondicionados, UPS, proyectores (video beam) y licenciamientos de la solución de antivirus por un valor de \$305 millones.

Por otro lado, La Terminal de Transporte S.A. empezó a dar cumplimiento a los requerimientos hechos por la Comisión Distrital de Sistemas en los referente a la seguridad de la información en las Entidades del Distrito por medio de la resolución 30 de 2008 emanada por la Alcaldía Mayor. Es por eso que se adelanto una consultaría para el asesoramiento en el análisis-diagnosticó y recomendaciones para la implementación de la norma ISO 27001 referente a la SEGURIDAD DE LA INFORMACION Y PESI.

3.2.2. BALANCE SOCIAL

Teniendo en cuenta la metodología diseñada por la Contraloría de Bogota se presenta a continuación el resultado del análisis realizado al informe de Balance Social 2009 presentado por La Terminal de Transporte, donde se verifico la información presentada y se examinaron los resultados sociales para la solución de la problemática identificada.

3.2.2.1 Reconstrucción del Problema Social

La Terminal de Transportes establece que “Bogotá viene afrontando en los últimos años una grave problemática relacionada con la necesidad de establecer una solución al transporte interurbano de pasajeros para minimizar el impacto que tiene sobre la ciudad el transporte intermunicipal.” Cumple con los parámetros establecidos por la Contraloría de Bogota, cabe aclarar que este problema esta vinculado directamente con los proyectos que están inscritos en el Plan de Desarrollo. Con respecto a las causas del problema, la entidad identifica claramente que la causa principal que afecta el servicio y que afecta la movilidad de la ciudad es la salida de vehículos una vez son despachados de La Terminal central y el ingreso de estos en jurisdicción del Distrito Capital provenientes de otros sectores del país.

Con respecto a las causas del problema cabe resaltar que el informe establece claramente cada una de ellas y surgen principalmente de la ubicación de la Terminal Central.

La localización de la Terminal de Transporte de Bogotá, en el sector centro occidental del Distrito (Ciudad Salitre) genera los siguientes inconvenientes:

- Obliga a la realización de recorridos innecesarios a un porcentaje considerable de usuarios.
- Favorece la proliferación de paraderos informales de transporte interurbano.

- Genera operaciones de ascenso y descenso de pasajeros en las vías públicas, con mayor intensidad en proximidades a los límites del Distrito.
- Estacionamiento temporal en vías arterias e invasión de espacio público.
- Disminución de velocidades medias en las vías arterias de acceso y salida de Bogotá.
- Congestionamientos asociados con la mala utilización de las vías arterias por parte de los vehículos de servicio intermunicipal.
- Competencia desleal entre el transporte intermunicipal con el transporte urbano.
- De disponer de otras alternativas, podrían optimizar sus tiempos de desplazamiento desde o hacia las poblaciones de origen y destino de sus viajes.

La Terminal determina la necesidad de definir un sistema de terminales interurbanos orientados a articular su operación con la Terminal existente y con los sistemas de transporte de la ciudad y el establecimiento de un plan para su implementación y operación.

Con el propósito de identificar las causas de la problemática derivadas de la falta de integración de los distintos modos de transporte, de la mala práctica de recoger y dejar pasajeros fuera de La Terminal y de la ubicación de la Terminal actual, se presenta la focalización de la situación.

3.2.2.2. Instrumentos Operativos para la Atención de los Problemas

Con respecto a este punto se observa claramente que en el PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ, D.C., 2008 – 2012, “BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR” del Gobierno de Samuel Moreno Rojas, se incorporaron dentro de sus metas la construcción de dos terminales de transporte y tener en operación tres terminales de transporte al finalizar el mandato.

Esto significa una continuidad de política en cuanto al futuro de la operación de buses interurbanos o intermunicipales en la ciudad, los cuales deberán alimentar el sistema de transporte urbano sin ingresar a la ciudad o usando lo menos posible la malla vial capitalina, al ubicar los terminales de transporte de pasajeros en los límites de la ciudad

Teniendo en cuenta lo expuesto en la identificación de las causas, cabe resaltar que el proyecto pretende solucionar el problema de los ciudadanos y ciudadanas que deben abordar el servicio de transporte intermunicipal en zonas distintas a terminales de transporte debidamente habilitados y homologados por el Ministerio de Transporte y como se observa en el siguiente cuadro.

**CUADRO No.11
POBLACION BENEFICIADA**

POBLACIÓN BENEFICIADA

DESCRIPCIÓN	TERMINAL ACTUAL		PARADEROS INFORMALES		CIUDAD	
	Pasajeros Origen TT	%	Pasajeros Paraderos Informales	%	Total Pasajeros	%
Pasajeros Movilizados en la Ciudad	10.000.000	40%	15.000.000	60%	25.000.000	100%
Corredor del Sur	4.000.000	40%	6.000.000	60%	10.000.000	40%
Corredor del Norte	4.000.000	40%	6.000.000	60%	10.000.000	40%
Corredor de Oriente	1.000.000	10%	1.500.000	60%	2.500.000	10%
Corredor de Occidente	1.000.000	10%	1.500.000	60%	2.500.000	10%
TOTALES	10.000.000	100%	15.000.000		25.000.000	100%

En el informe se encuentra un estudio en el que se muestran las Propuestas de ubicación de tres terminales satélites (norte, occidente y sur-oriente) en las cuales se tuvieron en cuenta los siguientes parámetros:

- El interés de la ciudad, procurando mejorar la movilidad para evitar la congestión que genera las paradas intermedias
- El interés de los usuarios, de facilitar el acceso a las terminales mediante la integración con diferentes medios de transporte
- El interés de las Empresas de Transporte Intermunicipal

3.2.2.3. Resultados en la Transformación de los Problemas

En este componente se hace referencia a los resultados y logros efectivos en la transformación del problema. Como puede observarse, dentro del Plan Estratégico de la Terminal de Transporte S.A., se encuentran las tres terminales de transporte. En la Terminal del norte se contemplan objetivos dentro de la contratación de la construcción, en la Terminal del sur se establecieron objetivos de fortalecer la participación y la puesta en funcionamiento completa de la misma, objetivos que fue-

ron cumplidos y ejecutados durante el año 2009. En efecto, el Terminal del Sur inicia la operación con una participación del 97.5 de empresas que cubren los despachos del corredor sur en el mes de julio de 2009.

Por su parte, y con respecto a la Terminal del Norte, durante el 2009 se desarrollaron los estudios y diseños que fueron entregados a la interventoría el 30 de noviembre y los cuales por concepto de la misma emitido el 14 de diciembre se encuentran en corrección.

Cabe aclarar que el cumplimiento de los estudios y diseños correspondiente al contrato TT-155- 2008 fueron presentados parcialmente por el consultor por lo que La Terminal impuso una multa mediante la resolución 42 del 12 de noviembre de 2009, resuelto el recurso de reposición mediante Resolución 11 del 12 de Marzo de 2010, por un valor estimado de \$3.659.968 diarios a partir del 16 de octubre de 2009 hasta el 30 de noviembre de 2009, por valor de \$164.698.560.

Así mismo la Terminal realizó la declaratoria de incumplimiento con la cual se hace efectiva la cláusula penal impuesta mediante resolución 12 del 15 de Marzo de 2010, resuelto el recurso de reposición mediante Resolución 26 del 31 de Mayo de 2010, por valor de \$169.822.519; la póliza de calidad se interpuso mediante Resolución 30 del 18 de Junio de 2010, notificado por edicto del día 29 de Junio de 2010, por valor de \$116.158.603.

Por lo anterior La Terminal opto por evaluar otros escenarios incluyendo alternativas de financiación presentados en la Junta Directiva del mes de junio para garantizar la ejecución del plan de desarrollo, como resultado de esta evaluación se concibió la concesión como el escenario más viable y favorable por lo cual se presento a consideración en la Junta Directiva realizada en el mes de julio.

Según la Resolución SDH-000303 de 2007 en el numeral 4 se establece que las entidades distritales deberán reportar a la Secretaría Distrital de Planeación y a la Secretaría Distrital de Hacienda los proyectos estratégicos que se piensen contratar por concesión, con lo cual se entregaron a estas entidades pliegos de condiciones, anexos: (requerimientos técnicos, matriz de riesgos, minuta de contrato de concesión, minuta de contrato de fiducia, explicación matriz de riesgos), documento con los resultados del procedimiento básico de identificación de las obligaciones contingentes, proyecciones financieras de la entidad y supuestos de proyección.

3.2.2.4. Terminal Central y del Sur

Con la operación del Terminal de Sur 6.460 vehículos no transitaron por la malla vial de la ciudad, ya que fueron despachados desde ésta, con lo cual se impactó favorablemente la movilidad de la ciudad.

Durante el año 2009 se fortaleció la política de la empresa que pretende modificar la cultura de los usuarios que a última hora y de manera masiva concurren a las distintas taquillas de las empresas de transporte en procura de tiquetes de viaje.

La Terminal de Transporte adelanto una agresiva campaña en medios de comunicación orientada a lograr el cambio en el comportamiento de los usuarios mediante el uso de los mecanismos de las empresas de transporte para adquirir sus tiquetes en forma anticipada mediante las siguientes opciones:

- Reservar por Internet
- Reservas telefónicas
- Venta anticipada en taquillas
- Descentralización de los puntos de venta

Finalmente se destacan las ventajas que para los pasajeros, empresas de transporte y la terminal de transporte de Bogotá generó la ejecución de esta importante campaña.

3.2.2.5. Terminal del Norte

En desarrollo del Plan Estratégico y de los planes y directrices emanadas de la Administración Distrital, se dio inicio al proyecto de construcción de la Terminal del Norte de acuerdo con el siguiente cronograma general:

- | | |
|---|----------------------|
| • Compra del Lote * | Oct 2007 |
| • Contratación de Estudios y Diseños | Dic 2007 – Ago 2008* |
| • Ejecución de Estudios y Diseños | Sep 2008 – Ago 2009 |
| • Contratación de Obras de Construcción | Jul 2010 – Ago 2010 |
| • Construcción | Ago 2010 – Sep 2011 |
| • Puesta en marcha | 2011 |

**La contratación en su primera ocasión fue declarada desierta, razón por la cual fue necesario adelantar un nuevo proceso de licitación.*

3.2.2.6. Hallazgo Administrativo porque la Terminal de Transporte S.A. no dio cumplimiento con las Metas del Plan Estratégico.

Teniendo en cuenta el cuadro anterior se observa que las fechas acordadas dentro del cronograma no se cumplieron y el objeto del contrato no se cumplió; ya que no se contó con la totalidad de los productos presentados a satisfacción por lo que hasta el momento hay un incumplimiento de las metas establecidas dentro

del Plan de Desarrollo en el cual se establece poner en operación tres (3) terminales de pasajeros y construir dos (2) terminales de pasajeros.

La Interventoría mediante Acta de Terminación del Contrato TT-160 de 2008, del 15 de junio de 2010, manifiesta que con relación a los productos elaborados por la consultoría no fueron presentados en su totalidad y que *“A la fecha de terminación del contrato de Interventoría TT-160-2008, el consultor no presentó la totalidad de los productos objeto del contrato de Consultoría TT-155- 2008 dentro de los plazos establecidos en las prórrogas otorgadas ni con la calidad requerida para su aprobación por parte de la Interventoría y radicación de los diseños en las respectivas entidades Distritales.*

3.2.2.7. Otras Acciones Implementadas para la Solución de las Problemáticas

Dentro de los resultados de transformación de los problemas la entidad presenta lo siguiente:

Según estudio adelantado por la Consultoría del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, se pudo determinar, que por el corredor Norte se desplaza el 40% de la demanda del servicio de transporte interurbano de la ciudad, por el corredor del Sur se desplaza un 40% y solo el 20 % restante de la demanda, se moviliza por el oriente aproximadamente el 10% y el occidente en el 10%.

En términos de movilización anual de pasajeros se determinó que aproximadamente veinticinco (25.000.000) millones de ciudadanos utilizan la oferta del servicio del transporte público de pasajeros por carretera con destino a otras ciudades de media y largo recorrido, de los cuales, diez millones salen de la Terminal central y 15 millones toman el vehículo en la calle, indistintamente en paraderos y sitios de despacho informales de la ciudad.

Así, por el corredor del norte viajan 10 millones de pasajeros, 6 millones toman el vehículo de manera irregular, para el corredor del sur 4 millones salen de la terminal central y 6 millones acceden al servicio de buses de manera irregular (véase tabla adjunta).

Con la construcción de las terminales satélites norte y sur se busca atender el 80% de la demanda del servicio de transporte público de pasajeros por carretera.

**CUADRO No.11
DEMANDA DE PASAJEROS**

DESCRIPCIÓN	TERMINAL ACTUAL		PARADEROS INFORMALES		CIUDAD	
	Pasajeros Origen TT	%	Pasajeros Paraderos Informales	%	Total Pasajeros	%
Pasajeros Movilizados en la Ciudad	10.000.000	40%	15.000.000	60%	25.000.000	100%
Corredor del Sur	4.000.000	40%	6.000.000	60%	10.000.000	40%
Corredor del Norte	4.000.000	40%	6.000.000	60%	10.000.000	40%
Corredor de Oriente	1.000.000	10%	1.500.000	60%	2.500.000	10%
Corredor de Occidente	1.000.000	10%	1.500.000	60%	2.500.000	10%
TOTALES	10.000.000	100%	15.000.000		25.000.000	100%

Fuente: Estudio de Consultoría IC Ingenieros Consultores

Fuente. Información suministrada por la entidad.

Es claro que en días de alta demanda, como es Semana Santa, mitad de año y fin de año, es insuficiente la capacidad de operación de la Zona Pasajeros de la Terminal.

Como resultado de la descentralización de la operación y del servicio, la entidad pretende ofrecer una mejor atención y seguridad al ciudadano, en términos de ampliación de la cobertura del servicio y eficiencia en la prestación del mismo.

3.2.2.8. Presupuesto del proyecto y acciones

Con el propósito de determinar la eficiencia en el manejo de los recursos, en relación con la inversión que se viene realizando en la ejecución de los proyectos de construcción y puesta en funcionamiento de los terminales de transporte para los corredores norte y sur de la ciudad, se tienen contemplados los siguientes valores de inversión:

**CUADRO No.12
PRESUPUESTO TERMINALES**

TERMINAL	VALOR 1 ETAPA	VALOR 2 ETAPA
SUR	42.000	20.000
NORTE	30.000	
TOTAL	72.000	20.000

Fuente. Información suministrada por la entidad.
Elaboro: Equipo Auditor

Lo referente a los valores de la Terminal del Norte, están sujetos a las definiciones que al respecto surjan de los estudios y diseños contratados, estos, deberán ser entregados en el primer trimestre de 2010.

En cuanto al presupuesto para las futuras terminales del oriente y occidente de la ciudad, éste se determinará una vez Planeación Distrital y/o la Secretaría Distrital de Movilidad establezca los terrenos y lugares donde se deberán ejecutar dichos proyectos.

Analizada la información presentada por la entidad se observa que hasta la fecha, el objetivo del Plan Estratégico de la entidad, la puesta en funcionamiento de la Terminal del Norte no se ha realizado y el objetivo derecho a la ciudad donde se establecen las metas de poner en operación tres terminales de pasajeros y construir dos terminales de pasajeros no se cumplió.

3.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES

Para la evaluación, se tomó como muestra las cuentas de Efectivo, Deudores, inversiones, Propiedad Planta y Equipo, Cuentas por Pagar e Ingresos. La evaluación a los Estados Contables con corte a 31 de diciembre de 2008 y 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 obtener la evidencia de los Estados Contables, se efectuaron pruebas de cumplimiento y sustantivas, mediante la revisión documental, entrevistas, cuestionarios y confrontación de los saldos del balance general contra libros.

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

El resultado de la auditoría realizada a los Estados Contables vigencia 2009 fue el siguiente:

Activos

Teniendo en cuenta que la evaluación se realizó sobre los movimientos y saldos a 31 de Diciembre de 2009, los activos ascienden a \$119.011 millones, con una distribución así: Activo Corriente \$5.711 millones y Activo no Corriente por valor de \$113.300 millones, los incrementos de los activos entre el año 2008 y 2009 fueron del 1.21%. La cuenta que más influye en la variación del activo corriente es la de Deudores la cual asciende a \$1.447,9 millones a 31 de diciembre de 2009, este

incremento se ve reflejado principalmente en avances y anticipos entregados cuyo valor ascendió a \$918.8 millones, en la cual se refleja un incremento entre el año 2008 y 2009 del 39.68%.

Activo corriente

El Activo Corriente de la sociedad representa el 4.80 % total del activo; que se encuentra distribuido así: Efectivo con un 3.38 %, otros activos 0.20% y deudores 1.22%.

Efectivo

La Terminal de Transporte S.A. registró las siguientes subcuentas, las cuales reflejaban la existencia en dinero efectivo y los dineros colocados a través de títulos valores:

**CUADRO No.13
SUBCUENTA EFECTIVO**

(Millones de Pesos)

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
1105	Caja	60
111005	Bancos Cuentas Corrientes	141
111006	Cuentas de Ahorro	1,818
111008	Certificados de Depósito de Ahorro a Termino Fijo	2.000

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A.

Se presentan diferencias entre los saldos reportados en el aplicativo SIVICOF correspondiente a Formato CB 0901 Saldos y Movimientos a diciembre 31 de 2009, respecto de los auxiliares de sus respectivas cuentas contables, por valor de \$4.318.946,53.

**CUADRO No.14
CONCILIACIONES BANCARIAS A 31-12-2009**

(PESOS)

	ENTIDAD FINANCIERA	CUENTA CORRIENTE Nª	CUENTA CONTABLE	SALDO LIBROS A 31-12-2009
1	BANCO DE CREDITO	011-36318-1	11100514	859.535,17
2	BANCO COLMENA	21500097392	11100557	594,05
3	BANCO DE BOGOTA	112083084	11100501	44.288.318,00
4	BANCO BBVA	130883120-10000-8245	11100513	48.775.461,02
5	BANCOLOMBIA	246-089267-33	11100507	42.771.145,23
	SUMA			136.695.053,47
	REPORTE SIVICOF CB 0901 DE SALDOS Y MOVIMIENTOS			141.014.000,00
	DIFERENCIA EN LIBROS		Y	4.318.946,53

FUENTE: Conciliaciones Terminal de Transporte.

Se revisaron las conciliaciones bancarias de cada una de las cuentas corrientes, al realizar la reconciliación se pudo constatar que se presenta diferencia entre los saldos reportados por SIVICOF correspondiente a Formato CB 0901 Saldos y Movimientos a diciembre 31 de 2009, respecto de los auxiliares de sus respectivas cuentas contables, por valor de \$4.318.946,53.

Esta observación fue soportada y verificada conjuntamente con la administración, encontrando que la diferencia corresponde al saldo del valor de la Caja menor presentado como efectivo.

Se presenta diferencia entre los saldos presentados en libro auxiliar de la cuenta de ahorros del BANCOLOMBIA y el extracto bancario a diciembre 31 de 2009, por valor de \$17.462.00

CUADRO No.15
CONCILIACIONES BANCARIAS A 31-12-2009

						(pesos)
	ENTIDAD FINANCIERA	CUENTA AHORROS N ^a	CUENTA CONTABLE	SALDO A 31-12-2009	EXTRACTO	DIFERENCIA EN CONCILIACION
1	BANCO DE CREDITO	246-089277-58	11100603	506.819.802,34	506.819.802,34	0,00
2	BANCO COLMENA	26501932741	11100602	427.494.186,44	427.494.186,44	0,00
3	BANCO DE BOGOTA	011-40064-9	11100604	333.522.816,54	333.522.816,54	0,00
4	BANCO BBVA	246-297154-67	11100605	414.700.594,70	414.700.594,70	0,00
5	BANCOLOMBIA	130883100-20000-8245	11100601	135.521.172,41	135.503.710,41	17.462,00
	SALDO EN LIBROS			1.818.058.572,43	1.818.041.110,43	17.462,00

FUENTE: Conciliaciones Terminal de Transporte.

Se revisaron las conciliaciones bancarias de cada una de las cuentas de ahorros, al realizar la reconciliación se pudo verificar que se presenta diferencia entre los saldos presentados en libro auxiliar de la cuenta de ahorros del BANCOLOMBIA y el extracto bancario a diciembre 31 de 2009, por valor de \$17.462.00 pesos.

Este saldo corresponde a la partida conciliatoria de efectivo con el Banco, por registros contables del mes de diciembre de 2009 y reflejados estos movimientos en extracto bancario del mes de enero del año siguiente.

En los Depósitos en Instituciones Financieras, Los Certificados de Depósito de Ahorro a Término Fijo: Las inversiones en CDT en el año 2009 presentaron un incremento del 150.00%, con respecto a diciembre del año anterior.

La Terminal de Transporte reconoce por el sistema de causación los ingresos provenientes de los rendimientos financieros mensualmente, calculados con la tasa nominal pactada con las entidades bancarias para cada una de las inversiones.

La política de la administración es que las inversiones de su portafolio se realicen en entidades que están calificadas en el Ranquin establecido por la Tesorería Distrital y adicionalmente siempre se han colocado con una tasa superior al DTF.

**CUADRO No.16
COMPOSICION DEL PORTAFOLIO
INVERSIONES CDT**

Millones de pesos

NOMBRE	CALIFICACION RANKING SHD	VALOR NOMINAL	TASA NOMINAL %	TERMINO DIAS	FECHA DE VENCIMIENTO
BANCO BBVA	AAA	2.000,0	4.23	92	4/02/2010
TOTAL PORTAFOLIO DE INVERSIONES	AAA	2.000,0	4.23	92	4/02/2010

Fuente: Informe Asamblea General de Accionistas Marzo 24 del 2009.

Para el 2009 las inversiones en CDT's presentaron un incremento, con el propósito de ser utilizadas en la construcción de la Terminal Satélite del Norte.

Para el mismo año de 2009, la cuenta de Certificado de Depósito de Ahorro a Termino Fijo en las cuales se encuentran reflejados los saldos a 31 de Diciembre de 2009 se encontraron establecidos así:

**CUADRO No.17
SALDOS DE LOS CDT'S 2009**

Millones de Pesos

ENTIDAD	DICIEMBRE DE 2009	FECHA DE VENCIMIENTO
BANCO GANADERO BBVA	2.000,0	4/02/2010

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A.

Se realizaron cruce entre los saldos en libros con el balance general sin presentar diferencias.

Deudores

Esta cuenta se encuentra integrada por las deudas y/o derechos a favor de la sociedad, presentando un saldo en el periodo auditado por valor de \$1.447,9 millones que refleja los siguientes saldos:

**CUADRO No.18
SUBCUENTAS DEUDORES**

Millones de Pesos

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
1407	Prestación de servicios	35,793
1420	Avances y anticipos entregados	918,819
1422	Anticipos o saldos a favor por impuestos y contribuciones	208,812
1425	Depósitos entregados en garantía	18,273
1470	Otros deudores	266,217
1475	Deudas de Difícil Cobro	453,848
1480	Provisión para Deudores	-453,848

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A.

La subcuenta 1420, Avances y anticipos entregados, es el valor más representativo con un saldo de \$918,819 millones y un incremento del 39,68%, respecto del año inmediatamente anterior.

En esta subcuenta se encuentran los valores entregados por adelantado con el fin de recibir un beneficio o contraprestación futura, de acuerdo con las condiciones pactadas las cuales están representadas de la siguiente manera:

**CUADRO No.19
AVANCES Y ANTICIPOS REALIZADOS**

Millones de Pesos

Detalle	DIC – 2009	DIC – 2008
ANTICIPOS PARA ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	918.819	657.783
Consorcio Peatonal Autopista Sur	810.081	0
Consorcio Terminales Bogotá 2008	90.738	219.598
Consorcio Obras Viales 5	18.000	0
Maran Ltda.	0	278.977
I.C. Ingenieros Consultores Ltda.	0	50.028
JSM Inversiones y Construcciones Contratista E. U.	0	16.805
General Obras y Servicios Ingeniería Ltda.	0	15.755
Sánchez Correal Mario Felipe	0	15.202
Guzmán Castellanos José Vicente	0	15.202
Frasser Lozano William	0	13.644
Morales Garzón Jenny Patricia	0	12.762
Transporte, Planeación y Diseño Ingeniería S.A.	0	11.868
Castiblanco Palacios José	0	7.942

Fuente: Informe Asamblea general de accionistas Marzo 24 del 2009

Propiedades, Planta y Equipo

La Terminal de Transporte S.A. a 31 de Diciembre de 2009 registró las siguientes subcuentas, las cuales reflejan los bienes de propiedad de la sociedad, y se encuentra integrado por las subcuentas que se observan en el siguiente cuadro:

CUADRO No.20
SUBCUENTAS PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO

Millones de Pesos

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
1605	Terrenos	13.692,3
1615	Construcciones en curso	1.407,1
1640	Edificaciones	45.793,8
1645	Planta, ductos y Túneles	1.141,8
1650	Redes líneas y cables	792,3
1655	Maquinaria y equipo	713,3
1665	Muebles, enseres y Equipo de Oficina	834,0
1670	Equipos de comunicación y computación	4.697,2
1675	Equipo de transporte, tracción y elevación	72,0
1685	Depreciación acumulado	-17.162,3

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A

1615 Construcciones en curso: En esta cuenta se registró la suma de \$1.407,1 millones correspondientes a los pagos efectuados a 31 de diciembre de 2009 del contrato de estudios y diseños con el Consorcio Terminales Bogotá 2008 y su Interventoría con IC Ingenieros Consultores Ltda., incluidos los costos de nómina, honorarios y costos legales correspondientes al proyecto de la Terminal del Norte.

La cuenta que presento variación negativa más representativa fue la 1615 Construcciones en curso por la activación y puesta en funcionamiento de la Terminal del Sur. Y presento variación positiva la cuenta 1640 Edificaciones, la cual refleja un aumento considerable por la puesta en marcha de operaciones de la Terminal del Sur por valor de \$31.938 millones.

En la cuenta 1605 Terrenos, se encuentra incluido el valor de adquisición del Lote el Cangrejal por valor de \$6.226,1 millones.

Para efectos de la depreciación de la Propiedades, Planta y Equipo, la Terminal de Transporte S.A. utiliza el sistema de línea recta, aplicando la vida útil establecida a nivel comercial teniendo en cuenta que los activos depreciables de su propiedad están en uso permanente en desarrollo de su objeto social.

Pasivo

Teniendo en cuenta que la evaluación se realizó sobre los movimientos y saldos a 31 de Diciembre de 2009, el pasivo corriente presenta un saldo de \$3.876.8 millones, el cual tuvo una disminución de \$1.585.3 millones que corresponden a una variación del 29.02% con respecto al año 2008. Dentro del grupo del corriente figuran especialmente las Cuentas por Pagar por valor de \$2.092.4 millones que equivalen al 53.97% del pasivo corriente.

Cuentas por Pagar

Se encuentran el valor de las obligaciones adquiridas por el Terminal de Transporte S.A., en el desarrollo de su objeto social las cuales se observan en el siguiente cuadro así:

CUADRO No.21
SUBCUENTAS CUENTAS POR PAGAR

Millones de Pesos

CODIGO	SUBCUENTA	SALDO
2401	Adquisición de bienes y servicios nacionales	838.7
2425	Acreedores	616.3
2436	Retención en la fuente e impuesto de timbre	76.2
2440	Impuestos contribuciones y tasas	100.7
2445	Impuesto al valor agregado-IVA	85.1
2450	Avances y anticipos recibidos	320.2
2453	Recursos recibidos por la administración	41.6
2455	Depósitos recibidos en garantía	13.6

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A

Esta subcuenta fue conciliada con los libros de contabilidad encontrándose correctos sus registros.

Ingresos

Los ingresos operacionales presentaron un incremento del 4.78 % con respecto a diciembre de 2009, principalmente por la venta de tasas de uso con un crecimiento del 3.58%; en esta cuenta el valor recibido por las Tasas de Uso del Terminal pagado a través de las Empresas de Transporte Intermunicipal de pasajeros, usuarias del Terminal, según Tarifa establecida por el Ministerio de Transporte, equivalentes al 87.84% del total de los ingresos operacionales, los cuales se encuentran registrados así :

**CUADRO No.22
SUBCUENTAS INGRESOS**

Millones de Pesos

CODIGO	SUBCUENTA	31/12/2009	31/12/2008
433015	Ingresos operacionales	20.998.515	17.801.653
	Tarifas	16.711.732	15.163.552
	Arrendamientos	3.318.305	1.922.348
	Recaudo de Baños	325.279	145.122
	Parqueaderos	56.516	31.783
	Guarda equipaje	1.055	0
	Comisión de Alcoholimetría	585.628	538.848

Fuente: Estados Contables a 31 de XII de 2009-Terminal de Transporte S.A.

Se presenta registro de valor recibido por las Tasas de Uso pagado por las Empresas de Transporte Intermunicipal de pasajeros, usuarias de las terminales, acorde con las tarifas establecidas por el Ministerio de Transporte. Presentándose de esta manera un incremento del 10.21%, incluido el Terminal del Sur.

Los ingresos por arrendamientos presentaron un incremento del 72.62% con relación a los obtenidos en el 2008, el cual obedece a los locales comerciales y entidades financieras y la entrada en operación de la Terminal del Sur. Se incluye también el valor cancelado por los usuarios, por los cánones de arrendamientos recibidos de los inmuebles pertenecientes al Terminal de Transportes S.A. como son los correspondientes a taquillas, locales, puntos de despacho, oficinas de rodamientos y bienestar de conductores que represento el 15.80% del total de Ingresos operacionales recibidos durante la vigencia 2009.

El ingreso por parqueadero tuvo un incremento del 77.82%, originado por el ingreso de vehículos a la zona de encomiendas, respecto del año inmediatamente anterior.

3.3.3. Evaluación Control Interno Contable

Identificación

Fortalezas

La Terminal de Transporte S.A., aplica para el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los estados contables, el marco conceptual de la contabilidad pública, el manual de procedimientos Resolución 222 de julio 5 de 2006, y el catalogo General de Cuentas del Plan General de Contabilidad Publica Resolución 555 de diciembre 01 de 2006 a nivel de documento fuente; así mismo, las

normas y procedimientos establecidos por la Contaduría General de la Nación en materia de registro oficial de los libros y preparación de los documentos soporte.

Dentro de las políticas establecidas por la entidad en el manejo de la información contable, existe un procedimiento interno que permite a las diferentes dependencias verificar y enviar oportunamente los reportes antes de los cierres mensuales.

Los documentos soporte de las diferentes transacciones contables se encuentran organizados algunos en AZ y otros empastados en libros archivados de manera cronológica.

La Terminal de Transporte cuenta con los libros oficiales de contabilidad: Caja, diario, mayor y balance como lo establece el Plan de General de Contabilidad Pública expedido por la Contaduría General de la Nación.

Clasificación

Debilidades

A pesar de las políticas establecidas por la entidad en el manejo de la información contable, se requiere de un procedimiento interno que permita a las diferentes dependencias verificar y enviar oportunamente los reportes antes de los cierres mensuales y finales para prevenir lo presentado con los estados contables definitivos certificados a 2009.

La entidad continúa con la implementación del software integrado de información administrativo y financiero PCTG, dificultándose la integración del módulo de bienes inmuebles el cual se desarrolla para cubrir las necesidades de información propias de la Terminal. La entidad prevé para la siguiente vigencia realizar las pruebas correspondientes para su implementación definitiva e inclusión del módulo de Talento Humano.

Fortalezas

El 1 de enero de 2007 entró en vigencia el Régimen de Contabilidad Pública adoptado mediante Resolución 222 de 2006 y el Catálogo General de Cuentas del Manual de Procedimientos adoptado mediante la Resolución 555 de 2006, lo cual generó un proceso de homologación de cuentas.

Con relación a las inversiones de la entidad, tiene como política que las inversiones de su portafolio se realicen con entidades financieras que estén calificadas en el ranking del sector financiero expedido por la Tesorería Distrital y cumpliendo las

políticas dadas por la Secretaría de Hacienda Distrital. Adicionalmente, la Terminal siempre ha realizado las inversiones con una tasa superior al DTF.

Debilidades

Las conciliaciones bancarias se realizan conjuntamente entre Contabilidad y Tesorería, como se pudo evidenciar en su revisión contable y estas se encuentran conciliadas a diciembre 31 de 2009, evidenciándose diferencias frente a los saldos de extractos bancarios y los totales de las subcuentas con su cuenta mayor.

Registro y ajustes

Fortalezas

Las transacciones económicas de la entidad se efectúan mediante procedimientos establecidos por la Contaduría General de la Nación en materia de registro oficial de los libros y preparación de los documentos soporte.

Para el reconocimiento patrimonial de los hechos financieros, económicos y sociales, registra sus transacciones por el sistema de causación.

Existen los libros de contabilidad, los cuales se encuentran debidamente registrados como lo establece el Plan General de la Contabilidad Pública.

Los archivos de contabilidad están debidamente clasificados y archivados para facilitar su consulta a través del sistema.

Se cuenta con el sistema PCTG que integra los diferentes módulos de la información de la Terminal.

Se realizaron revisiones selectivas a las diferentes operaciones contables, especialmente en el área de tesorería, así como a las órdenes de pago con sus respectivos soportes y anticipos de los contratos correspondientes a la vigencia 2008 y 2009.

La entidad posee un sistema contable, que le permite calcular automáticamente la depreciación de los bienes adquiridos.

Elaboración y presentación de estados contables y demás informes:

Debilidades

Se evidencian errores en la impresión de los libros oficiales, ocasionando anulación de folios a consecuencia de error en los comandos.

3.3.3.1. Hallazgo Administrativo por reportar fecha errónea, la cual se confrontó con los libros oficiales incumpliendo con el Plan General de la Contaduría

Se evidenció en la revisión a la cuenta presentada en SIVICOF a 31/12/2009, en la presentación del balance general certificado, demarcando una fecha errónea, la cual se confrontó con los libros oficiales incumpliendo con el Plan General de la Contaduría en sus postulados de inconsistencia, uniformidad, registro y conciliación.

No existe un adecuado seguimiento a los informes presentados por las firmas interventoras de los contratos TT-79 y TT-155 de 2008.

Por lo anterior, se están generando errores al momento de conciliar la información presentada por la entidad y la entregada por la firma interventora.

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 la página Web de la entidad como en sus instalaciones.

Análisis, interpretación y comunicación de la información:

Fortalezas

La entidad presenta en la asamblea general de accionistas un informe sobre los indicadores y razones financieras de la entidad.

La entidad presenta semestralmente los estados contables y las notas correspondientes a los entes de control como lo exige la CGN.

La Terminal de Transporte envía a la Cámara de Comercio los estados contables con corte a 31 de diciembre para su publicación.

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 la Contraloría de Bogotá, lo que permite mejorar la calidad de la información contable.

Por existir una adecuada comunicación y conciliación entre las diferentes áreas de tesorería, almacén, presupuesto y contabilidad, haciendo confiable la información contable y el software con el que se trabaja en red.

De acuerdo con la revisión y verificación realizada al área financiera, se pudo establecer el cumplimiento de las normas técnicas de Contabilidad Pública, en donde sus operaciones y registros se realizan oportunamente.

La entidad cuenta con la certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001 en todos sus procesos, la cual fue expedido por ICONTEC.

La entidad se encuentra implementando el sistema de control MECI, donde participan las diferentes áreas de la entidad, con el fin de mejorar sus procesos y procedimientos.

Los Estados Contables de la Terminal de Transporte, correspondientes a la vigencia 2009, fueron dictaminados razonablemente, por el revisor fiscal delegado para tal fin por la firma Tower Consulting Worldwide S.A.S., en los siguientes términos: *“En mi opinión, los estados financieros antes mencionados, tomados fielmente de los libros y adjuntos a este dictamen, presentan razonablemente la situación financiera de TERMINAL DE TRANSPORTES S.A. al 31 de diciembre de 2009, los resultados de sus operaciones, los cambios en el patrimonio, en su situación financiera y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de conformidad con principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia, los cuales fueron aplicados sobre una base uniforme con la del año anterior...”*

Calificación del estado general del control interno contable:

De acuerdo con la revisión, análisis y verificación del control interno contable de la entidad y de acuerdo con las debilidades y fortalezas de cada caso, la calificación del control interno es ADECUADO.

Evidencia

La calificación del control interno contable de la TERMINAL DE TRANSPORTE 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 y verificación de los Anticipos de los contratos.
- Reconciliación de las conciliaciones bancarias.
- Revisión y verificación de los movimientos por el sistema PCTG
- Verificación y revisión de la aplicación de las normas de contabilidad expedidas por la Contaduría General de la Nación.

3.4. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN

En el cuadro siguiente se presenta un resumen de lo hallazgo detectados en desarrollo del proceso auditor.

**CUADRO No.23
HALLAZGOS DETECTADOS EN EL PROCESO AUDITOR**

TOTAL AÑO A DICIEMBRE DE 2010								
CONTRATOS EVALUADOS		FISCALES		Administrativos	Disciplinarios	Penales	Potencial Fiscal	
		Cantidad	Valor en \$				Cantidad	\$
obra	TT-80-2006	1	16.093.936	1	1			
		1	399.515.672	1	1			
	Análisis sectorial			1				
consultaría	TT-155-2008		67.577.651	6	6			
	TT-31-2007			1	1			
	TT-160-2008			1	1			
	TT-106-2009	1	11.129.059	4	4			
	TT-21-2010			1				
	Indemnizaciones			1				
componentes de integridad	Gestión			1				
	Ambiental			3				
	Financiero			1				
TOTAL		4	494.316.517	22	14			
TOTAL (HALLAZGOS FISCALES + POTENCIALES FISCALES)		494.316.517						

Elaboro contraloría de Bogotá.-Dirección sector Movilidad

3.4.1. Terminal Satélite del Norte

Definido “*El sistema de terminales de transporte interurbano de pasajeros de Bogotá, que incluye identificación de zonas y predios de la ciudad dentro de las cuales puedan desarrollarse, considerando las restricciones de carácter urbanístico, ambiental y operacional*”; la Terminal de Transporte celebró el Convenio Interadministrativo No. 071 de 2005 con el IDU, para realizar los estudios técnicos y de titularidad para la adquisición del terreno en el predios el Cangrejal, ubicado en la paralela oriental de la autopista norte con calle 193 No. 41 –20, costado sur del almacén Makro para la construcción de la Terminal satélite del norte.

El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en septiembre de 2007, mediante proceso de expropiación por vía administrativa, realizó oferta de compra No. 2463 del 18 de julio de 2008, y se adquirió el predio con un área de 40.000 M2 por valor de \$6.209,97 millones, de conformidad con el avalúo realizado por la Cámara de la Propiedad Raíz, Lonja Inmobiliaria, valor que tuvo una indexación solicitada por los antiguos propietarios y que fue aprobada por la Dirección Técnica de Predios del IDU, por valor \$1.616 millones.

En la vigencia de 2008, la Terminal de Transporte S.A., suscribió el contrato TT-155-08 con el Consorcio Terminales Bogotá 2008, con el objeto de realizar la “*Elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la Terminal de Transporte del Plan de Implantación, los estudios complementarios y suplementarios y los diseños para la construcción, puesta en marcha y operación de la Terminal Interurbana de Pasajeros del Norte*”; por valor de \$849,11 millones de pesos, incluido el IVA y un plazo de ejecución de 330 días calendario.

Para efectuar la Interventoría al contrato en mención, La Terminal firmó el 21 de agosto de 2008 el contrato TT-160-08 con la firma IC Ingenieros Consultores Ltda., por valor de \$236.43 millones, con un plazo de ejecución de 330 días.

3.4.1.1. Contrato TT-155 de 2008

CONCEPTO	DATOS
No. LICITACION	TT-CPM-01-2008
NUMERO DEL CONTRATO	TT-155-2008
OBJETO DEL CONTRATO	Realizar la “ <i>Elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la Terminal de Transporte del Plan de Implantación, los estudios complementarios y suplementarios y los diseños para la construcción, puesta en marcha y operación de la Terminal Interurbana de Pasajeros del Norte</i> ”;

CONCEPTO	DATOS
CONTRATISTA	Consortio Terminales Bogotá 2008
INTEGRANTES	VELNEC S.A (50%)
	CONSULTAR CON PROFESIONALES Y CIA Ltda. (50%)
VALOR INICIAL	\$849,112.559
PLAZO INICIAL	330 días calendario
FECHA INICIO	04 de septiembre de 2008
FECHA TERMINACION INICIAL	30 de julio de 2009
VALOR ANTICIPO GIRADO 30%	\$219.598.086
Supervisor TTSA:	Ing. David Mayorga P
Acta No 01	Suspensión del contrato 30 días (Marzo 4-Abril 4-2009)
Acta No 02	Reiniciación 04 de Abril de 209
Fecha de Terminación 2	Agosto 30 de 2009
Acta No 03	Prorroga por 60 días
Contrato Adicional No 01	Prorroga por 60 días a partir del 30 de Agosto.
Fecha de Terminación 3	Octubre 30 de 2010
Acta No 04	Prorroga por 30 días
Contrato Adicional No 02	Prorroga por 30 días a partir del 30 de Octubre
Fecha de Terminación 4	30 de Noviembre de 2009
Contrato Adicional No 03	Prorroga por 15 días a partir del 30 de Noviembre de 2009
Fecha de Terminación 5	15 de Diciembre de 2009
Fecha de Terminación 6	14 de enero de 2010

Con la expedición de la Resolución 012 de 2008, la Entidad Terminal de Transporte de Bogotá, ordeno la apertura de meritos TT-CPM-01-2008.

Con Resolución 045 de Junio 05 de 2008, se adjudica la presente convocatoria a la firma **CONSORCIO TERMINALES BOGOTÁ 2008** que de acuerdo con los términos de referencia y la propuesta presentada por el consultor, el contrato es por el sistema de precio global fijo.

3.4.1.1. 1. Presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria porque la Terminal de Transporte S.A. habiendo declarado el 15 de marzo de 2010 mediante resolución 12 “Declara EL INCUMPLIMIENTO del contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal”, sin embargo nuevamente el 18 de junio de 2010 mediante la resolución 30, declara el siniestro **EN CUANTO AL RIESGO DE CALIDAD** de los productos de estudios y diseños contratados con el Consorcio Terminales Bogotá 2008 para la construcción del Terminal Satélite del Norte, situación que se corrige el 11 de octubre de 2010 con la expedición de la resolución 59 de 2010, que después del recurso de reposición interpuesto por la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. revoca la resolución 30 de junio de 2010. Esta situa-

ción denota que en la Terminal de Transporte existen falencias en las decisiones jurídico administrativas que deben ser objeto de mejoramiento

En la Cláusula Primera del contrato TT-155-2008 se estipuló como objeto el siguiente: *“Elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la Terminal de Transporte del plan de implantación, los estudios complementarios y suplementarios y los diseños para la construcción, puesta en marcha y operación de la terminal interurbana de pasajeros del norte, de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el pliego de condiciones, en especial con las establecidas en el capítulo 4 del Concurso Público de Méritos TT-CPM-01-2008.”*

Así mismo, la duración del contrato se acordó en 330 días contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de suscripción del acta de iniciación. El valor del contrato fue por la suma de \$849.112.599 incluido IVA. Este contrato se firma el 5 de agosto de 2008.

El Acta de Iniciación se suscribe el 4 de septiembre de 2008

El 28 de agosto de 2009 se suscribe el Contrato Adicional No.1 al Contrato TT-55 de 2008, prorrogándose el contrato por 60 días calendario más a partir del 30 de agosto de 2009.

El 29 de octubre de 2009 se suscribe el Contrato Adicional No.2 al Contrato TT-55 de 2008, prorrogándose el contrato por 30 días calendario más a partir del 30 de octubre de 2009.

El 12 de noviembre de 2009 mediante Resolución No.42 se resuelve declarar que el contratista ha incumplido parcialmente las obligaciones del contrato TT-155-2008. De conformidad con la Cláusula Décima Séptima del contrato se le impone al contratista multas diarias del 0.5% sobre el valor del contrato, es decir, la suma de \$3.659.968 diarios y sucesivamente hasta el 16 de octubre de 2009 hasta que se mantenga el incumplimiento sin exceder el monto máximo previsto en el contrato.

El 27 de noviembre de 2009 se suscribe el Contrato Adicional No.3 al Contrato TT-55 de 2008, prorrogándose el contrato por 15 días calendario más a partir del 30 de noviembre de 2009, quedando como nueva fecha de terminación el 15 de diciembre de 2009.

El 14 de diciembre de 2009 se suscribe el Contrato Adicional No. 4 al Contrato TT-55 de 2008, prorrogándose el plazo del contrato por 30 días calendario más a par-

tir del 15 de diciembre de 2009, quedando como nueva fecha de terminación el 14 de enero de 2010.

El 12 de marzo de 2010 se notifica la Resolución No.11 donde se resuelve el recurso de reposición contra la Resolución No.42 de 12 de noviembre 2009. En su Artículo Primero se resuelve confirmar en todo y cada una de sus partes la Resolución No.42. Lo anterior, tal como lo presenta la Resolución No.11 en la parte final del Considerando lo siguiente: *“La Terminal de Transporte no acepta el argumento esgrimido por el recurrente en este cargo, toda vez que, como se afirmó con anterioridad, **la reprogramación de entrega de productos, partió del cronograma sugerido por el contratista y aceptado por la interventoría**, en donde se fijaban fechas para entregas de productos y sus correspondientes subproductos, y esa labor fue la que evaluó la interventoría en el documento que sirvió de base a la imposición de la multa, **en esa medida, el argumento del recurrente no está llamado a prosperar.**”* (Negrilla fuera de texto.)

El 15 de marzo de 2010 mediante Resolución No.12 se declara el incumplimiento del Contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal pecuniaria garantizada por la Póliza 01 GU031970. En el Considerando de la aludida resolución, entre otros aspectos, se precisó lo siguiente: *“**Que el contratista incumplió con el objeto del contrato por cuanto dentro del término pactado en el Contrato TT-155-2008 y sus contratos adicionales, no entregó ni los estudios y diseños con las exigencias solicitadas en el Pliego y la aprobación frente a las entidades Distritales del respectivo plan de implantación.**”* (Negrilla fuera de texto.)

En su Artículo Tercero se presenta lo siguiente: *“Hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria por un valor de CIENTO SESENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTIDÓS MIL QUINIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$169.822.519) equivalente al 20% del valor total de la cláusula penal pecuniaria, según lo estipulado en la Cláusula décima séptima del mismo contrato.”*

Se aclara, en el acto administrativo mencionado anteriormente, que se obró dentro de criterios de oportunidad y razonabilidad con fundamento en la Ley 80 de 1993 y artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, se procede a declarar el incumplimiento del contrato y a hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria pactada y garantizada en la póliza 01 GU031970 expedida por la Compañía aseguradora de Fianzas S.A. Confianza, la cual estaba vigente y consagra el siniestro del incumplimiento.

El 31 de mayo de 2010 se notifica la Resolución No.26 donde en su Artículo Primero se confirma en todo y cada una de sus partes la Resolución No.12 del 15 de marzo de 2010 por la cual se declara el incumplimiento del Contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal pecuniaria garantizada por la Póliza 01 GU031970.

El 18 de junio de 2010 mediante Resolución No.30, en su Artículo Primero se resuelve declarar el siniestro del Contrato TT-155-2008 en cuanto hace relación al riesgo de calidad incluido dentro de la garantía única No. 6U031970 de la Compañía Aseguradora de Fianzas Confianza S.A. Así mismo, en su Artículo Segundo se declara hacer efectiva la póliza de seguros garantía única No. 6U031970 de la compañía aseguradora mencionada, respecto al riesgo de calidad por la suma de \$116.158.603.

El 10 de septiembre de 2010 a través de Resolución No.52 se resuelve modificar el artículo tercero de la Resolución No.12 de 2010 el cual quedará así: *ARTÍCULO TERCERO: Hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria por un valor de ciento cuarenta y seis millones trescientos noventa y ocho mil setecientos veinticuatro pesos (\$146.398.724) equivalente al 20% del valor total de la cláusula penal pecuniaria, según lo estipulado en la Cláusula décima séptima del mismo contrato.* Lo anterior, al encontrar en que se cometió un error al tener en cuenta el valor del contrato incluyendo el IVA, lo cual no era procedente.

El 11 de octubre de 2010 se expide la Resolución No.59 la cual en su Artículo Primero, se resuelve lo siguiente: ***“Revocar la Resolución No.30 del 2010 por la cual se declaró la ocurrencia del siniestro que hace relación a la calidad incluido en la garantía No. Única No. GU031970 de la Compañía Aseguradora de Fianzas Confianza S.A.”*** (Negrilla fuera de texto.)

La anterior decisión de revocar la ocurrencia del siniestro respecto a la calidad de los estudios, la basó la entidad, entre otros aspectos, en lo siguiente: *“Que le asiste razón al recurrente Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. Confianza, en el argumento por él expuesto **toda vez que si hubo declaratoria de incumplimiento, no puede sostenerse simultáneamente que el contratista omitió entregar los productos con la calidad requerida y por lo mismo el presente acto administrativo recurrido no tiene piso fáctico ni jurídico**, ratificando la entidad que lo que se presentó fue el incumplimiento por parte del contratista, por lo que procederá a revocarla.”* (Negrilla y subrayado fuera de texto.)

3.4.1.1.2. Presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal en el Contrato TT-155-2008 y observado en la Resolución No.12 de 15 de marzo de 2010, por valor de \$67.577.650,95 que corresponde al faltante para completar la suma de \$213.976.374,95 en que se debió haberse hecho efectivo el riesgo de cumplimiento de acuerdo a lo pactado en la Cláusula Décima Segunda del mencionado contrato.

ANTECEDENTES:

En la Cláusula Primera del contrato TT-155-2008 se estipuló como objeto el siguiente: *“Elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la Terminal de Transporte del plan de implantación, los estudios complementarios y suplementarios y los diseños para la construcción, puesta en marcha y operación de la terminal interurbana de pasajeros del norte, de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el pliego de condiciones, en especial con las establecidas en el capítulo 4 del Concurso Público de Méritos TT-CPM-01-2008.”*

En el Contrato TT-155-2008 se estipuló en su Cláusula Décima Segunda sobre GARANTÍA ÚNICA, Numeral 1) lo siguiente: **“Cumplimiento:** *su cuantía será equivalente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato y cubrirá el plazo del mismo y seis (6) meses más.”*

El 12 de noviembre de 2009 mediante Resolución No.42 se resuelve declarar que el contratista ha incumplido parcialmente las obligaciones del contrato TT-155-2008. De conformidad con la Cláusula Décima Séptima del contrato se le impone al contratista multas diarias del 0.5% sobre el valor del contrato, es decir, la suma de \$3.659.968 diarios y sucesivamente hasta el 16 de octubre de 2009 hasta que se mantenga el incumplimiento sin exceder el monto máximo previsto en el contrato.

El 12 de marzo de 2010 se notifica la Resolución No.11 donde se resuelve el recurso de reposición contra la Resolución No.42 de 12 de noviembre 2009. En su Artículo Primero se resuelve confirmar en todo y cada una de sus partes la Resolución No.42. Lo anterior, tal como lo presenta la Resolución No.11 en la parte final del Considerando lo siguiente: *“La Terminal de Transporte no acepta el argumento esgrimido por el recurrente en este cargo, toda vez que, como se afirmó con anterioridad, la reprogramación de entrega de productos, partió del cronograma sugerido por el contratista y aceptado por la interventoría, en donde se fijaban fechas para entregas de productos y sus correspondientes subproductos, y esa labor fue la que evaluó la interventoría en el documento que sirvió de base a la imposición de la multa, en esa medida, el argumento del recurrente no está llamado a prosperar.”*

El 15 de marzo de 2010 mediante Resolución No.12 se declara el incumplimiento del Contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal pecuniaria garantizada por la Póliza 01 GU031970. En el Considerando de la aludida resolución, entre otros aspectos, se precisó lo siguiente: *“Que el contratista incumplió con el objeto del contrato por cuanto dentro del término pactado en el Contrato TT-155-2008 y sus contratos adicionales, no entregó ni los estudios y diseños con las exigencias solicitadas en el Pliego y la aprobación frente a las entidades Distritales del respectivo plan de implantación.”*

En su Artículo Tercero se presenta lo siguiente: *“Hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria por un valor de CIENTO SESENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTIDÓS MIL QUINIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$169.822.519) equivalente al 20% del valor total de la cláusula penal pecuniaria, según lo estipulado en la Cláusula décima séptima del mismo contrato.”*

Se aclara, en el acto administrativo mencionado anteriormente, que se obró dentro de criterios de oportunidad y razonabilidad con fundamento en la Ley 80 de 1993 y artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, se procede a declarar el incumplimiento del contrato y a hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria pactada y garantizada en la póliza 01 GU031970 expedida por la Compañía aseguradora de Fianzas S.A. Confianza, la cual estaba vigente y consagra el siniestro del incumplimiento.

El 31 de mayo de 2010 se notifica la Resolución No.26 donde en su Artículo Primero se confirma en todo y cada una de sus partes la Resolución No.12 del 15 de marzo de 2010 por la cual se declara el incumplimiento del Contrato TT-155-2008 y se hace efectiva la cláusula penal pecuniaria garantizada por la Póliza 01 GU031970.

El 18 de junio de 2010 mediante Resolución No.30, en su Artículo Primero se resuelve declarar el siniestro del Contrato TT-155-2008 en cuanto hace relación al riesgo de calidad incluido dentro de la garantía única No. 6U031970 de la Compañía Aseguradora de Fianzas Confianza S.A. Así mismo, en su Artículo Segundo se declara hacer efectiva la póliza de seguros garantía única No. 6U031970 de la compañía aseguradora mencionada, respecto al riesgo de calidad por la suma de \$116.158.603.

El 10 de septiembre de 2010 a través de Resolución No.52 se resuelve modificar el artículo tercero de la Resolución No.12 de 2010 el cual quedará así: *ARTÍCULO TERCERO: Hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria por un valor de ciento cuarenta y seis millones trescientos noventa y ocho mil setecientos veinticuatro pesos (\$146.398.724) equivalente al 20% del valor total de la cláusula penal pecuniaria, según lo estipulado en la Cláusula décima séptima del mismo contrato.”* Lo anterior, al encontrar en que se cometió un error al tener en cuenta el valor del contrato incluyendo el IVA, lo cual no era procedente.

El 11 de octubre de 2010 se expide la Resolución No.59 la cual en su Artículo Primero, se resuelve lo siguiente: *“Revocar la Resolución No.30 del 2010 por la cual se declaró la ocurrencia del siniestro que hace relación a la calidad incluido en la garantía No. Única No. GU031970 de la Compañía Aseguradora de Fianzas Confianza S.A.”*

La anterior decisión de revocar la ocurrencia del siniestro respecto a la calidad de los estudios, la basó la entidad, entre otros aspectos, en lo siguiente: *“Que le asiste razón al recurrente Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. Confianza, en el argumento por él expuesto toda vez que si hubo declaratoria de incumplimiento, no puede sostenerse simultáneamente que el contratista omitió entregar los productos con la calidad requerida y por lo mismo el presente acto administrativo recurrido no tiene piso fáctico ni jurídico, ratificando la entidad que lo que se presentó fue el incumplimiento por parte del contratista, por lo que procederá a revocarla.”*

El 26 de octubre de 2010 mediante Resolución No.63, la Terminal de Transporte S.A. resuelve en su Artículo Primero lo siguiente: *“Liquídese unilateralmente el contrato TT-155-2008, teniendo en cuenta que el contratista no aceptó el proyecto de liquidación sugerido por la Entidad y por consiguiente adóptese como liquidación del contrato el documento de fecha 25 de agosto de 2010 que hace parte integral de la presente resolución, teniendo en consideración la corrección que se hizo mediante resolución No. 52 del 10 de septiembre de 2010.”*

OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES:

Revisado por este Equipo Auditor el documento la Resolución No.12 de 15 de marzo de 2010 donde en su Artículo Primero se resuelve: *“Declarar que el contratista ha incumplido el objeto contractual del Contrato TT-155-2008 suscrito entre la Terminal de Transporte S.A. y el Consorcio Terminales Bogotá 2008.”* Igualmente, en su Artículo Segundo se presenta: ***“Declarar la ocurrencia del siniestro de incumplimiento, amparado por la póliza de cumplimiento No. GU031970 expedida por la COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. CONFIANZA.”*** (Neguilla y subrayado fuera de texto.)

Sin embargo, la Terminal de Transporte S.A. sólo tiene en cuenta el 20% del valor del contrato en contravía de lo estipulado en el Contrato TT-155-2008 que corresponde al 30% toda vez que se debió hacer efectivo el amparo del riesgo respecto del Cumplimiento como está estipulado en su Cláusula Décima Segunda sobre GARANTÍA ÚNICA, Numeral 1) que estipula: ***“Cumplimiento: su cuantía será equivalente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato y cubrirá el plazo del mismo y seis (6) meses más.”***

Lo anterior ocurrió por la falta de eficiencia y atención requerida de los funcionarios de Terminal de Transporte S.A.

Por lo anterior se incumple el Contrato TT-155-2008, numeral 1 de la Cláusula Décima Segunda. Así mismo se incumple la Ley 80 de 1993, Artículo 4 numerales 2 y 7, y de la Ley 734 de 2002 se incumple su Artículo 34, numerales 1, 2 y 3

3.4.1.1.3. Valorada la respuesta presentada por la administración al equipo auditor con relación al informe preliminar de auditoría relacionado con este numeral, fueron aceptados los argumentos expuestos por la Administración.

3.4.1.1.4. Valorada la respuesta presentada por la administración al equipo auditor con relación al informe preliminar de auditoría relacionado con este numeral, fueron aceptados los argumentos expuestos por la Administración.

3.4.1.1.5. Hallazgo Administrativo con Incidencia Disciplinaria porque el Consultor no dio cumplimiento con lo establecido en el Pliego de Condiciones Numerales 2.4.1 relacionado con el Director del Proyecto.

El consultor presento en el proceso licitatorio para el cargo de director del proyecto la hoja de vida del Ingeniero Diego F. Venegas, quién no participó en el proyecto.

El 6 de Septiembre de 2008, mediante comunicación 003.08 GTC, la consultoría presenta a consideración de la Interventoría la hoja de vida del ingeniero Reynaldo Uribe R., hoja de vida fue aprobada, y cargo que fue desempeñado hasta el 7 de mayo de 2009, a partir de esa fecha el 3 de junio de 2009 la consultoría presento la hoja de vida del arquitecto Fabio Díaz Patiño para ocupar el cargo de Director del proyecto que una vez estudiada por el Inteventoría manifestó el incumplimiento de los requisitos contenidos en el pliego de condiciones.

El 19 de junio de 2009, El Consultor mediante comuinación0388.09GTC, presenta la hoja de vida del Ingeniero Pablo segura, Representante legal del Consorcio, la cuál una vez revisada por la interventoría, se determinó que no cumplía con los requisitos exigidos en el pliego de condiciones.

El 07 de julio de 2009, fue remitida la hoja de vida del Ingeniero Héctor Londoño mediante comunicación 0410.09GTC que una vez revisada se determino que no daba cumplimiento con los requisitos establecidos en el pliego.

El 8 de Septiembre de 2009, fue remitidas la hoja de vida de la arquitecta Nidia Garzón la cuál no fue aprobada por el incumplimiento de los requisitos exigidos en el pliego.

El 27 de Octubre la Consultoría presentó a la TTSA, la hoja de vida del Ingeniero Jorge Velásquez, la cual fue rechazada por falta de experiencia y por no ser presentada para su aprobación a la interventoría.

Finalmente el 4 de Noviembre a 26 días de finalizar el contrato la interventoría presento la hoja de vida del Arquitecto Atiliano Lora Cubillos, quien no fue aceptada por no incluir las certificaciones de los trabajos o proyectos realizados e incluir el tiempo de dedicación en cada proyecto.

Como se evidencia, El consultor no dio cumplimiento con el cargo de Director del Proyecto en la ejecución del contrato por el tiempo comprendido entre el 08 de mayo de 2009 y el 14 de enero de 2010, situación que originó dificultades en la toma de desiciones, carencia de coordinación entre los especialistas de las diferentes áreas y falta de interlocución con la Terminal de Transporte S.A; y las demás entidades del Distrito; estas actuaciones presentan incidencia **administrativa y disciplinaria**, porque incumplen lo establecido en los pliegos de condiciones Numeral 2.4.1; y de la Ley 734 de 2002 *Artículo 34; Numerales 1 y 2.*

En el informe No 13, para los meses de Octubre - Noviembre de 2009, la firma de Interventoría informó a la TTSA, que *“Los diseños estructurales y de redes hidrosanitarias y secas se encuentra atrasadas y por consiguiente aún no se pueden presentar estos a las entidades de servicios públicos correspondientes para su aprobación. El atraso en estas áreas incide en la demora del cálculo de cantidades de obra y presupuestos”.*

Actividades que presentan incumplimiento parcial.

- Espacio Público y paisajismo.
- Diseño Geométrico
- Estudios de suelos y Geotécnicos
- Estudios y Diseños hidráulicos y sanitarios de drenaje y subdrenaje.
- Estudio de redes secas
- Estudios y diseños arquitectónicos
- Diseños estructurales
- Gestión social
- Plan de Implantación

SITUACION FINANCIERA

En el contrato TT-155-2008 se estableció la siguiente forma de pago: A) *“El 30% del valor contratado antes de IVA a manera de anticipo; en ningún caso se modificará. La terminal de Transporte S.A. podrá indicarle al contratista el destino el cuál deberá imputarse el valor del anticipo. El anticipo se consignará en una cuenta de ahorros conjunta entre el contratista y el interventor, los rendimientos financieros pertenecerán a la Terminal de Transporte S.A, en los términos exigidos en la ley. B) El 60% del valor del contrato incluido IVA se ejecutará mediante el pago de actas parciales conforme al cronograma de entrega de actividades.... C) El valor restante del 10% se pagara de la siguiente manera,*

el 5% del contrato se pagará a la terminación y recibo a satisfacción de los productos, y el 5% restante a la liquidación del contrato.” (Subrayado fuera del texto)

De acuerdo a lo anterior, la Entidad entregó al consultor a manera de anticipo el 25 de septiembre de 2008, un Valor de \$219.598.086 correspondiente al 30% del valor del contrato antes de IVA, el cual fue consignado en una cuenta de ahorros No. 5569066028 del Banco CitiBank manejada conjuntamente con la Interventoría.

CUADRO No. 24
ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

En \$

NO. ACTA	VALOR DEL CONTRATO	VALOR DEL ANTICIPO (30%)	VALORES FACTURADOS	VALORES PAGADOS	AMORTIZACIÓN DEL ANTICIPO	VR POR AMORTIZACIÓN	VALOR PENDIENTE DE PAGO
	849.112.559	219.598.086				90.737.929	
1			66.103.416	56.985.703	17.095.711		
2			70.688.624	60.938.469	18.281.541		
3			66.409.096	57.249.221	17.174.766		
4			53.494.094	46.115.598	13.834.679		
5			72.981.228	62.914.852	18.874.456		
6			74.662.471	64.364.199	19.309.260		
7			93.920.343	80.965.813	24.289.744		
TOTALES			498'259.272	429.533.855	128.860.157	90.737.929	350.853.287

Fuente: Acta de liquidación del contrato.

Elaboro. Equipo auditor-Contraloría de Bogotá. Dirección Sector Movilidad

Durante la ejecución del contrato, la Interventoría autorizó al consultor pagos parciales por valor de \$498'259.272, correspondientes a las actas Nos 1 al 7 de este valor \$128'860.157 corresponden a amortizaciones del anticipo quedando pendiente \$90'737.929 por amortizar

Los valores pendientes de pago al consultor corresponden a \$350.853.287, incluidos \$90.737.929 pendiente de amortización.

A continuación se establece el estado de avance de los diferentes productos:

PRODUCTOS APROBADOS

- **Estudios y trabajos Topográficos**

El levantamiento topográfico fue aprobado por la Interventoría con el comunicado ITN-175 de mayo 14 de 2009. Este informe, fue entregado a la Terminal con comunicación ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

La incorporación topográfica fue aprobada por la SDP mediante oficio que fue radicado en la TTSA con el numero 2009ER3541 del 15 de julio de 2009, en el que

anuncia que el predio fue incorporado en la plancha F-3 a escala 1:2000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi con un área de 39.836,88 m² y que el plano de levantamiento paso a la planoteca de la entidad con el número N° U210/1-08.

La Terminal de Transporte interpuso recurso de reposición contra la incorporación topográfica el 31 de julio de 2009, con la pretensión de modificar mediante el plan de implantación, los anchos de las secciones de la calle 193 y de la carrera 39.

La Secretaría de Planeación, en respuesta al anterior recurso, mediante la Resolución N° 1825 de septiembre 23 de 2009, acepta parcialmente las pretensiones de la Terminal, considerando no viable el cambio de la sección de la calle 193 y aceptando la modificación de la sección de la carrera 39. Sin embargo, la SDP reversó esta decisión y con la resolución N° 2387 de diciembre 7 de 2009, derogó la resolución N° 1825 y modifico nuevamente la sección de la carrera 39 a un ancho de 6.0 metros de calzada y 5.0 metros de andén.

La Terminal envió el 23 de octubre de 2009 al consultor con copia a la Interventoría, el comunicado DEBIC-M-115-2009 mediante el cual el Departamento de Bienes y Cartera de la TTSA, informa que existe una diferencia de 163.12 m² entre el área adquirida (40.000 m² de acuerdo con el registro topográfico N° 37272-A) y la establecida en la incorporación topográfica realizada ante la SDP, y solicita su corrección ya que se afecta el patrimonio de la Terminal.

El consultor dio respuesta a la Terminal con el comunicado 0551.09 GTC de Diciembre 1, mediante el cual expresa que el levantamiento topográfico realizado se encuentra dentro del error de cierre permitido y que revisado el registro del topográfico del IDU se encontraron algunas inconsistencias. Respecto a lo anterior, la Interventoría coincide con la respuesta del Consultor y confirmó que el levantamiento topográfico adelantado presenta un error de cierre que cumple con el error máximo permitido para este tipo de trabajo y adicionalmente es imposible que se puedan obtener los mismos resultados en diferentes topografías levantadas.

No obstante lo anterior, el consultor bajo radicado en la SDP 1-2010-02423 presentó la incorporación topográfica ajustada a los 40.000 m², informando a la Terminal con el comunicado 0596.10GTC radicado el 28 de enero de 2010 bajo el número 2010ER320.

La SDP mediante el comunicado 2-2010-15464 radicado en la Terminal en mayo 4 de 2010 bajo el número 2010ER1715, informó que el predio fue incorporado en la plancha F-3 a escala 1:2000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi con un área de 40.000 m² y que el plano de levantamiento pasó a la planoteca de la entidad con el número N° U210/1-09 el cual sustituye y reemplaza al número N° U210/1-08.

- **Estudios de Tránsito**

La metodología para el estudio de Tránsito fue aprobada por la SDM con el comunicado SM-13752-09 de abril 2 de 2009.

El estudio de Tránsito fue aprobado por la Interventoría y posteriormente por la SDM con el comunicado SM-46989-09 de agosto 28 de 2009.

El Consultor envió vía e-mail a la Terminal y a la Interventoría la última versión del estudio de Tránsito que fue aprobada. Posteriormente entregó una copia impresa a la Terminal, la cual fue firmada por el especialista y director de la Interventoría.

El consultor entregó con el comunicado 0504.09 GTC el Plan de Manejo de Tráfico durante la construcción. Una vez revisado la Interventoría lo consideró adecuado, tal como se expresó en el informe mensual N° 14 y en el comunicado ITN-325 de diciembre de 2009. Cabe anotar que este PMT debe ser ajustado y presentado para su aprobación a la SDM por el contratista de obra de acuerdo con su programación y operatividad para atender la construcción del proyecto.

- **Estudios de Transporte**

La metodología para el estudio de Transporte fue aprobada por la SDM con el comunicado SDM-8340-09 de marzo 12 de 2009.

El estudio de Transporte fue aprobado por la Interventoría y posteriormente por la SDM con el comunicado SDM-38510-09 de julio 21 de 2009.

El Consultor la envió vía e-mail a la Terminal y a la Interventoría la última versión del estudio de Transporte que fue aprobada. Posteriormente entregó una copia impresa a la Terminal, la cual fue firmada por el especialista y director de la Interventoría.

- **Estudios de Urbanismo**

Fueron aprobados la metodología y el informe de urbanismo con observaciones de la Interventoría. El informe de Urbanismo fue entregado a la TTSA debidamente firmado con la ITN-357 de mayo 10 de 2010.

- **Gestión Social**

En esta área la Interventoría aprobó la totalidad de los productos así:

La Metodología fue aprobada mediante el comunicado ITN-067 de diciembre 24 de 2008 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

El Directorio Institucional y de actores sociales fue aprobado mediante el comunicado ITN-123 de marzo 4 de 2009 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

El Área de influencia fue aprobada con la ITN-186 de mayo 28 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

El Diagnóstico Socioeconómico y Cultural de la Población fue aprobado con la ITN-225 de agosto 6 y se entregó a la Terminal con la ITN-360 de mayo 24 de 2010.

El Inventario de Predios fue aprobado con la ITN-206 de junio 30 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

La Identificación y Evaluación de Impactos fue aprobado con la ITN-310 de diciembre 7 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

El documento de Gestión Social adelantada fue aprobado con la ITN-322 de diciembre 11 y se entregó a la Terminal con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

El Plan de Gestión Social y Manejo de Impactos fue aprobado y entregado a la Terminal con la ITN-360 de mayo 24 de 2010.

El Presupuesto Gestión Social fue aprobado y entregado a la Terminal con la ITN-360 de mayo 24 de 2010.

Los Pliegos Gestión Social fueron aprobados y entregados a la Terminal con la ITN-360 de mayo 24 de 2010.

En cuanto a las Reuniones con los Transportadores y la Comunidad se realizó una reunión de inicio con los transportadores y una con la comunidad. Posteriormente, la Terminal, con acompañamiento de la Interventoría, realizó varias reuniones con los Transportadores. Quedó pendiente que la Terminal agendará las reuniones de finalización con la comunidad y con los Transportadores.

Todos los productos de esta área fueron aprobados por la Interventoría y entregados a la Terminal con los comunicados señalados.

ESTUDIOS CON OBSERVACIONES

- **Estudios de Espacio público y paisajismo**

El consultor presentó la última versión de los diseños (24 planos), en enero 28 de 2010 con la 0598.10GTC, a los cuales la Interventoría hizo observaciones y devolvió los documentos a la TTSA con la ITN-341 de abril 6 de 2010.

Cabe anotar que en cada entrega se recibieron planos adicionales, pasando de 1 a 6, luego 10, 21 y finalmente 24 planos. De acuerdo con el estado de avance y las observaciones hechas mediante los comunicados a los diseños del espacio público y paisajismo, la Interventoría no los aprobó y no da como recibido a satisfacción el producto. Falta presentar estos diseños para la aprobación del IDU y/o SDP.

- **Estudios de Diseño geométrico**

El consultor presentó la última versión de los diseños (53 planos), en febrero 1 de 2010 con la 0601.10GTC, a los cuales la Interventoría hizo observaciones y devolvió los documentos a la TTSA con la ITN-342 de abril 12 de 2010.

De acuerdo con el estado de avance y las observaciones hechas mediante los comunicados a los diseños geométricos, la Interventoría no los aprobó y no da como recibido a satisfacción el producto. Falta presentar los diseños geométricos externos para aprobación del IDU.

- **Estudios ambientales**

El Concepto Ambiental para el Plan de Implantación, radicado por el Consultor el 10 de agosto en la SDA, lo aprobó esta Secretaría mediante el oficio recibido vía fax el 17 de septiembre.

La Interventoría aprobó mediante el comunicado ITN-317 los informes de Monitoreo de Calidad de Aire y Ruido, Estimativo de Emisiones y Modelo de Dispersión de Contaminantes y Modelo Predictivo de Contaminación Acústica recibidos del Consultor con el comunicado 0558.09 GTC. Estos informes fueron entregados a la TTSA debidamente firmados y aprobados mediante el comunicado ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

La última versión del EIA la presentó el consultor en noviembre 30 con el comunicado 0552.09 GTC (1 tomo y 1 CD), los cuales fueron entregados a la Terminal con observaciones mediante el comunicado ITN-313 de diciembre 14 de 2009. La Terminal remitió nuevamente este informe a la Interventoría con comunicado GST-010 de febrero 4 de 2010. La Interventoría considera este documento adecuado y

terminado, sin embargo falta incluir la información que debe proporcionar el área técnica del proyecto con respecto a la implantación del mismo en el lote de la Terminal, los volúmenes de materiales, las demandas de recursos ambientales (suelos, agua, etc), esquemas de recorridos hasta botaderos y fuentes de materiales y el programa y el cronograma de ejecución de la obra. Este informe se entrega a la Terminal con la ITN-361 de Junio 8 de 2010.

- **Estudios de suelos y Geotécnicos**

Se recibió en marzo 27 con el comunicado 0258.09 GTC un informe denominado Análisis y Caracterización Geotécnica del Suelo en el predio de la Terminal (incluye plano y CD), el cual fue revisado por los especialistas en subcomité y fue aceptado por la Interventoría como estudio preliminar de suelos para pavimentos y fundaciones de estructuras. Este informe fue entregado a la TTSA con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

En agosto 24 de 2009 se recibieron con la 0458.09GTC dos (2) tomos que corresponden a los registros de perforaciones en campo y a los resultados de los ensayos laboratorios ejecutados, denominados “Compendio de exploración Geotécnica Versión 1.0” y “Caracterización Geotécnica para el Diseño de Pavimentos”, los cuales fueron aprobados y entregados a la TTSA con la ITN-325 de diciembre 18 de 2009.

Se recibieron el 30 de octubre de 2009 con el comunicado 0524.09 GTC, dos tomos, el diseño de Pavimentos y el Estudio Geotécnico de Suelos y Cimentaciones para Estructuras. La Interventoría mediante el comunicado ITN-298 de noviembre 18, aprobó el estudio Geotécnico para Estructuras e hizo observaciones al de diseño de Pavimentos, en lo que respecta al plano de modulación de las losas. El informe Estudio Geotécnico de Suelos y Cimentaciones para Estructuras se entregó a la TTSA con la ITN-362 de junio 8 de 2010.

Se recibió nuevamente el Diseño de Pavimentos el 30 de noviembre con el comunicado 0559.09 GTC (1 tomo y 1 CD) y el 7 de diciembre con el comunicado 0566.09 GTC un plano con la modulación de losas de los patios interiores. Estos documentos fueron devueltos a la Terminal con observaciones mediante el comunicado ITN-318 de diciembre 14 de 2009.

La última versión del diseño de pavimentos y del plano de modulación de las losas se recibió en enero 29 de 2010 con la 0599.10GTC. La Interventoría luego de verificar que no se incluyeron las observaciones al plano de modulación de las losas, devolvió dichos documentos a la Terminal con la ITN-347 de abril 19 de 2010.

En esta área solo se encuentra pendiente la inclusión de las observaciones en el plano de modulación de las losas, el resto de productos se encuentra aprobado por la Interventoría. Falta presentar los diseños de pavimentos de vías exteriores al IDU para la respectiva aprobación de esta entidad.

- **Estudios y diseños Hidráulicos y sanitarios, de drenajes y gas**

La última versión de estos diseños se recibió en febrero 1 de 2010 con la 0601.10GTC (38 planos), a los cuales se hicieron las observaciones y se entregaron los documentos a la Terminal con la ITN-338 de marzo 29 de 2010. En esta versión, es la primera vez que el consultor presenta los diseños de gas.

Cabe resaltar que en esta versión los diseños hidráulicos, sanitarios y de drenajes aún no están listos para radicarlos en la EAAB, en Gas Natural y en el IDU.

De acuerdo con el estado de avance y las observaciones hechas mediante los comunicados a los diseños hidráulicos, la Interventoría no los aprobó y no da como recibido a satisfacción el producto.

- **Plan de implantación**

El Plan de Implantación fue radicado en la SDP en agosto 5 de 2009. La entidad realizó observaciones durante varias reuniones celebradas en sus oficinas y con el comunicado 2-2009-33967. Posteriormente se radicó el documento incluidas las observaciones en diciembre 24 de 2009. La oficina de Transportes y Vías de la SDP realizó nuevamente observaciones que fueron contestadas por la Terminal con el comunicado GST 055 de Abril 14 de 2010.

A la fecha, las SDP no ha hecho nuevas observaciones ni ha aprobado el documento

PRODUCTOS NO RECIBIDOS

- **Estudios de Redes secas**

La última versión de estos diseños se recibió en enero 28 de 2010 con la 0597.10GTC (61 planos), a los cuales se hicieron las observaciones y se devolvieron a la Terminal con la ITN-346 de abril 15 de 2010.

De acuerdo con el estado de avance y las observaciones hechas mediante los comunicados a los diseños de redes secas, la Interventoría no los aprobó y no da

como recibido a satisfacción el producto. Falta presentar estos diseños a Codensa y a las respectivas ESP.

- **Estudios y diseños Arquitectónicos**

La última versión de estos diseños se recibió en febrero 1 de 2010, a los cuales se le hicieron observaciones y se devolvieron a la Terminal con la comunicación ITN-336 e ITN-346 de abril 5 y abril 15 de 2010.

En esta área se observa que en adición a que el anteproyecto no fue aprobado por no haberse atendido las observaciones de la Interventoría, no se presentó la valoración económica para que la Terminal pueda tomar las decisiones respecto a la construcción del edificio de taquillas, que, por su complejidad, es una estructura de difícil construcción y por lo tanto de alto costo.

De acuerdo con el estado de avance y las observaciones hechas mediante los comunicados a los diseños arquitectónicos definitivos, la Interventoría no los aprobó y no da como recibido a satisfacción el producto. A la fecha, la Terminal presentó a la Curaduría los planos arquitectónicos para la solicitud de la licencia de construcción, los cuales no fueron remitidos a la Interventoría.

- **Diseños Estructurales**

La última versión de estos diseños se recibió en mayo 26 de 2010 con la 0652.10GTC (91 planos), los cuales se devolvieron a la Terminal aprobados con la ITN-363 de junio 8 de 2010.

A la fecha, la Terminal presentó a la Curaduría los planos estructurales para la solicitud de la licencia de construcción.

- **Estudios de señalización y semaforización**

Con base en los resultados del estudio de transporte, se estableció que no se requiere semaforización en ninguna intersección contemplada en el proyecto.

La señalización de las vías externas fue aprobada por la SDM con el comunicado SM-49028-09 de septiembre 8 de 2009. Con este comunicado la SDM entregó a la Interventoría tres (3) planos sellados y firmados los cuales fueron entregados (los originales), a la Terminal con nuestro comunicado ITN-258 de septiembre 24 de 2009.

El consultor no ha presentado la señalización y la demarcación de los patios y las vías internas.

- **Especificaciones técnicas de construcción, APU y presupuestos**

La última versión de estos productos se recibió en enero 14 de 2010 con la 0589.10GTC mediante la cual el consultor presentó cuatro (4) tomos con el presupuesto, cantidades de obra y especificaciones. A estos documento se le hicieron observaciones durante reunión realizada en las oficinas de la TTSA con las especialistas del consultor (ver acta y grabación en poder de la TTSA) y con la ITN-343 de abril 13 de 2010.

De acuerdo con el estado de avance, la Interventoría no los aprueba y no da como recibido a satisfacción el producto.

3.4.1.1.6. Hallazgo Administrativo con Incidencia Disciplinaria, por el incumplimiento del objeto del contrato y de la entrega de los productos.

Como se ha expuesto en la evaluación del presente contrato, a la fecha de terminación del mismo (Enero 14 de 2010), **el objeto del contrato no se cumplió**; debido a que no se contó con la totalidad de los productos presentados a satisfacción, ni mucho menos radicados ante las diferentes entidades distritales, las empresas de servicios públicos, y apenas se inició la presentación de la solicitud de la licencia de urbanismo y de construcción ante una curaduría urbana, lo anterior evidencia una **deficiente planeación** para el cumplimiento de la Misión Institucional, pues el no cumplimiento del objeto del contrato, genera un impacto negativo para la ciudadanía, la entidad y la ciudad por generar retraso en la ejecución de los proyectos de Inversión, por el incumplimiento en las metas propuestas en el Plan Estratégico y por los mayores costos en que deberá incurrir la entidad para la realización de las mismas obras en cumplimiento del lo aprobado por su Junta Directiva.

Igualmente la interventoría mediante **acta de Terminación del Contrato TT-160-2008**, del 15 de Junio de 2010, manifiesta que con relación a los productos elaborados por la consultoría no fueron presentados en su totalidad ni con la calidad exigida y que *“A la fecha de terminación del contrato de Interventoría TT-160-2008, el consultor no presentó la totalidad de los productos objeto del contrato de Consultoría TT-155-2008 dentro de los plazos establecidos en las prorrogas otorgadas ni con la calidad requerida para su aprobación por parte de la Interventoría y radicación de los diseños en las respectivas entidades Distritales”*.

Las situaciones de incumplimiento tanto del objeto del contrato, como las deficiencias en la presentación de los productos y las demoras en la presentación de los mismos, son conductas que presentan incidencia **disciplinaria** por el incumpli-

miento de lo establecido en los pliegos de condiciones, el objeto del contrato y de lo normado en la Ley 734 de 2002 *Artículo 34; Numerales 1 y 2.*

3.4.1.2. Contrato TT-160 de 2008

CONCEPTO	DATOS
CONTRATO	160 de 2008
CONTRATISTA	IC Ingenieros Consultores LTDA
OBJETO	<i>Realizar la interventoría Técnica, administrativa y contable para la elaboración y legalización ante las autoridades distritales y la entidad del Plan de implantación, los estudios y diseños para la construcción, puesta en marcha y operación de la Terminal Interurbana de pasajeros del norte”;</i>
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	\$236.421.200
VALOR DEL ANTICIPO	\$61.146.000
INTERVENTOR, CONTRATO	Ing., David Mayorga
PLAZO INICIAL	330 días calendario.
Acta de Inicio	04 de Septiembre de 2008
Fecha Inicial de Terminación	30 de julio de 2009
Acta 01	Suspensión del contrato 30 días (04 de Marzo 04 de Abril)
Acta 02	Reiniciación contrato 04 de abril de 2009
Fecha de Terminación 2	Agosto 30 de 2009
Acta 03	Prorroga 75 días calendario
Contrato Adicional 01	Prorroga 75 días a partir del 30 de Agosto.
FECHA TERMINACION 2	Noviembre 12 de 2009
Acta No. 04	Adición 1 \$45.884.860
Contrato Adicional 02	Adición \$45.884.860
Acta No. 05	Prorroga 30 días
Contrato Adicional 03	Prorroga 30 días
FECHA TERMINACION 3	15 de diciembre de 2009
Acta No. 06	Suspensión de 40 días (15 de Diciembre /2009 25 de enero de 2010)
Acta No. 07	Prorroga de suspensión por 10 días
Acta No. 08	Prorroga de suspensión por 48 días (05 de febrero al 25 de marzo de 2010)
Acta No. 09	Reiniciación contrato 25 de marzo de 2010
Acta No. 10	Prorroga por 33 días y adición \$31.587.960 incluido IVA
Contrato Adicional 04	Prorroga por 33 días y adición \$31.587.960 incluido IVA
FECHA TERMINACION 4	26 de abril de 2010
Acta No. 11	Prórroga por 36 días
Contrato Adicional 05	Prórroga por 36 días a partir del 26 de Abril de 2010
FECHA TERMINACION 5	31 de Mayo de 2010

CONCEPTO	DATOS
Valor Final del contrato	\$313.904.120. Incluido IVA

Interventor del contrato: Ing. MANUEL RAMIREZ LÓPEZ
Director de Obra (e).
Folio 481.

Este contrato fue prorrogado por 75 días a partir del 31 de agosto hasta el 12 de noviembre

Se celebró el contrato Adicional No 02 al contrato TT-160 de 2008 por valor de \$45.884.960 f.2065

El Director de interventoría mediante comunicación ITN-6884-012, del 22 de Septiembre de 2008 le confirma al Director del proyecto Consorcio Terminales Bogotá 2008, que en las actas de reuniones realizadas quedó registrado por varios funcionarios de la Terminal que *“La Terminal del Norte iniciará operaciones con el carácter de Terminal de Origen-Destino”*

“En cuanto al Supercade, reiteramos, los solicitado por la TTSA en las diferentes reuniones, de su inclusión dentro de las nuevas instalaciones con un área aproximada de 2.000 M2”.

El Director de Interventoría, de la Firma IC Ingenieros Consultores LTDA, le manifiesta al Director del Proyecto Consorcio Terminales Bogotá 2008, mediante Comunicación ITN-6894-016, del 01 de Octubre de 2008. que *“Nuestra preocupación por la lentitud en la ejecución de las actividades propias del contrato de la referencia... (...) así como tampoco se cuenta con un programa de trabajo aprobado, el cuál es la base para hacer el adecuado seguimiento del proyecto y la planificación de los pagos del mismo”.*

El Director de Interventoría, de la Firma IC Ingenieros Consultores LTDA, el 09 de Octubre de 2008 con comunicación ITN-6916-023, le realiza *“Observaciones a la metodología y cronograma desarrollo del componente social.”* al Director del Proyecto Consorcio Terminales Bogotá 2008, y le solicita realizar los ajustes dentro de los tres días siguientes, debido a que esta propuesta fue presentada extemporáneamente.

La firma de interventoría IC Ingenieros Consultores Ltda., para cada uno de los informes de Interventoría informó a la Terminal de Transporte S.A, sobre los atrasos que presentó el consultor en la ejecución del contrato; y establece según informe No 14 en las conclusiones que *“el incumplimiento tanto en los plazos como en la calidad de los productos obedecen en gran parte, a la falta de una coordinación eficiente*

a través de un director responsable y alas constantes en las diferencias áreas de hacer caso omiso de las observaciones de la TTSA y de la interventoría realizadas tanto por escrito como en los comités y mesas de trabajo”.

El 15 de Junio de 2010, mediante **acta de Terminación del Contrato TT-160-2008**, el Interventor del contrato de consultoría deja constancia con relación a los productos elaborados no fueron presentados en su totalidad ni con la calidad exigida en los siguientes términos *“A la fecha de terminación del contrato de Interventoría TT-160-2008, el consultor no presentó la totalidad de los productos objeto del contrato de Consultoría TT-155-2008 dentro de los plazos establecidos en las prorrogas otorgadas ni con la calidad requerida para su aprobación por parte de la Interventoría y radicación de los diseños en las respectivas entidades Distritales”.*

3.4.2. TERMINAL SATÉLITE DEL SUR

Este ente de control precisa que con respecto al Proyecto de la Terminal Satélite del Sur sólo se ha revisado parcialmente hasta el momento el Contrato de obra TT-80-2006, los litigios originados en las etapas precontractual y contractual, quedando pendiente lo faltante de este contrato de obra y el contrato de interventoría TT-79-2006. Del contrato 80 de 2006, es necesario abordar lo relativo a las actividades cuyos precios unitarios presentados en la propuesta de CONCRETO S.A. fueron formulados por debajo de los precios de mercado y, en desarrollo del contrato de obra, fueron excluidas éstas actividades, reemplazándolas por otros contratos.

De otra parte, en próximo ejercicio de auditoría se abordará con el detalle debido el tema del presunto hallazgo administrativo con incidencia fiscal respecto de las excavaciones de los pilotes de 60 y 70 cm de diámetro.

En la vigencia 2006, la entidad adelantó las gestiones necesarias para la construcción de la Terminal satélite de pasajeros del sur, para lo cuál adquirió el predio el recuerdo por valor de \$481.142.088, que fue anexado al terreno propiedad de la empresa con miras a complementar el espacio para el desarrollo de las obras, las cuales se iniciaron con la Licitación Pública TT-LP-01-2006, y la adjudicación del contrato TT-80-2006 a la firma CONCRETO S.A., el 15 de Diciembre de 2006; por valor inicial de \$15.963.666.325, y la interventoría al contrato de obra fue adjudicado a la firma PAYC S.A. mediante contrato TT-79-2006, por valor de \$804.697.058.

PANORAMICA DE LA TERMINAL DEL SUR



El valor final del contrato de obra TT-080-2006 suscrito con la firma CONCRETO S.A., para la construcción del Terminal Satélite del Sur, de conformidad con el acta de liquidación del mismo fue de \$24.648,3 millones.

3.4.2.1. Contrato TT- 80-2006

3.4.2.1.1. Presunto hallazgo administrativo por el reconocimiento y pago de sobrecostos originado porque la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., la firma CONCRETO S.A. y la interventoría asumida por PAYC S.A, no cumplieron lo dispuesto por el Pliego de Condiciones Definitivo de la Licitación Pública de Obra No. TT-LP-01-2006, entre otros aspectos, en las actividades de Excavación de Pilotes de 60 y 70 cms de diámetro, a pesar de los notorios y evidentes precios sobreestimados respecto de los precios de mercado presentados por el contratista de obra en su propuesta.

De otra parte, en próximo ejercicio de auditoría se abordará con el detalle debido el tema del presunto hallazgo administrativo con incidencia fiscal respecto de las excavaciones de los pilotes de 60 y 70 cm de diámetro.

3.4.2.1.2. Presunto hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal, porque la entidad asumió con recursos públicos el pago de \$399'515.672 que debió descontar al contratista, correspondiente al 5% de la contribución al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá de los contratos adicionales en desarrollo del Contrato TT-80 de 2006, contrario a la normatividad vigente para ello.

ANTECEDENTES:

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

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

El Contrato 80 de 2006 estipula en su Cláusula Primera, Objeto: *La construcción por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste de LA PRIMERA ETAPA DE LA TERMINAL SATÉLITE DEL SUR EN BOGOTÁ D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, en especial las establecidas en el Capítulo 4 y numeral 1.23 y las respectivos adendas, documentos que hacen parte integral del presente contrato.*

Se pactó que la duración del contrato fuera de trescientos (300) días calendario, contados a partir del acta de iniciación.

El valor del contrato fue por la suma de \$15.963'666.325. Así mismo, se acordó un 40% del valor del contrato a título de anticipo, dentro de los ocho (8) días calendario después del perfeccionamiento del contrato. Se estipuló que del anticipo, en los términos del plan de inversiones que, entre otros, debe involucrar de forma preferente la compra de hierro y concreto.

El 50% del valor total del contrato se ejecutó mediante el pago de actas parciales mensuales de ejecución de obra acorde al cronograma presentado por el contratista, amortizando el anticipo.

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

La firma PAYC S.A. realizó la interventoría mediante Contrato TT-79-2006 efectuó las actividades de supervisión, seguimiento y control durante la ejecución del contrato TT-80 de 2006, para lo cual se firmó el contrato de interventoría el 15 de diciembre de 2006, con acta de iniciación del 9 de enero de 2007.

Después de cuatro (4) prórrogas por un total de siete (7) meses y trece (13) días y seis (6) adicionales por un valor total de \$7.996.789.729, para un valor final del contrato de \$24.648.295.541, éste se termina el 15 de junio de 2008. El 3 de septiembre de 2008 se suscribe el Acta de Recibo Final de Obra. Posteriormente, el Acta de Liquidación del contrato se suscribe el 15 de diciembre de 2008.

OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

La anterior situación descrita se pudo haber evitado si tanto la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. como la sociedad CONCRETO S.A. hubiesen tenido en cuenta, primero que todo, lo estipulado en las leyes 782 de 2002, 1106 de 2006 y 418 de 1997 relativos éstas a la contribución del 5% del valor de las adiciones que debió deducirse todo al contratista y oportunamente girarse al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá, en la etapa precontractual se hubiese observado lo dispuesto por el Numeral 1.4. del Pliego de Condiciones Definitivo de la Licitación Pública de Obra No. TT-LP-01-2006, y en la etapa contractual lo señalado en el Contrato TT-80 de 2006 en su Cláusula Octava sobre Forma de Pago, en su Parágrafo Quinto.

En el Pliego de Condiciones Definitivo de la Licitación Pública de Obra No. TT-LP-01-2006 en sus Condiciones Generales, Numeral 1.4. Impuestos, se exigió lo siguiente: *“El proponente deberá tener en cuenta dentro de su propuesta el pago de todos los impuestos que se generen en la contratación a que haya lugar, entre otros, la contribución del cinco por ciento (5%) para el Fondo de vigilancia y seguridad de Bogotá D.C., calculado sobre el Costo Directo de las actividades propias de la construcción de vías.”*

Una vez suscrito el Contrato TT-80 de 2006 el 15 de diciembre de 2006, en la Cláusula Octava sobre Forma de Pago, en su Parágrafo Quinto, se estipuló lo siguiente: *“El contratista deberá tener en cuenta dentro de su factura de venta, la discriminación del costo directo de las actividades propias de la construcción de vías para practicar correctamente la contribución al fondo de Vigilancia y seguridad de Bogotá D.C.”*

En desarrollo del contrato TT-80 de 2006, el 30 de marzo de 2007 se suscribió el Contrato Adicional No.1 al contrato TT-80 de 2006 por valor de \$2.872'962.473,

soportado en el Acta No. 1 de Acuerdo de Precios sobre Mayores Cantidades de Obra del 09 de marzo de 2007.

En el Contrato Adicional No.1 señalado anteriormente, se presentó en la Consideraciones 10, 11 y 12 lo siguiente:

“10) Que por definición de la Ley 1106 de 2006 por medio de la cual se proroga la vigencia de la Ley 418 de 1997 prorrogada y modificada por las Leyes 548 de 1999 y 782 de 2002 y se modifican algunas de sus disposiciones, se extendió la contribución especial del 5% del Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá para la Construcción y Mantenimiento de vías, a todas las construcciones de Obra Pública, es decir, que el presente contrato adicional causa la referida contribución especial.

*11) Que de conformidad a lo anterior y a **la comunicación enviada por el contratista el día 28 de marzo de 2007, en la cual manifiesta que la expedición de la referida ley se trata de un hecho totalmente imprevisible** y en búsqueda de mantener el equilibrio contractual, en el contrato TT-80-2006, **el pago de la referida contribución especial será asumido por la Terminal de Transporte S.A.** oficio contestado en la fecha.*

12) Que de conformidad al artículo 6 de la Ley 1106 del 22 de diciembre de 2006, el valor a cancelar por concepto de la contribución del 5% sobre el valor de la presente adición al fondo de vigilancia y seguridad de Bogotá, asciende a la suma de CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS SIETE MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS (\$136.807.737) M/cte., se acuerda la presente modificación al contrato...”

Sin embargo, lo acordado entre CONCRETO S.A. y la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. señalado en los anteriores considerandos del Adicional No.1 al Contrato TT-80 de 2006, está claramente en contravía de lo estipulado por las normas aludidas, Ley 1106 de 2006, Ley 782 de 2002 y Ley 418 de 1997, y las fechas de suscripción del Contrato TT-80 de 2006 y de los adicionales siguientes, como se explica a continuación:

Al momento de la suscripción del contrato TT-80 de 2006 ocurrida el 15 de diciembre de 2006, estaba vigente la Ley 782 de 2002 teniendo en cuenta que ésta en su Artículo 1º prorrogó entre otros, los artículos 119 y 121 de la Ley 418 de 1997, por el término de cuatro (4) años a partir de su promulgación el 23 de diciembre de 2002.

Posteriormente, el 22 de diciembre de 2006 se expidió la Ley 1106 de 2006 que entre otros aspectos, proroga los artículos 119 y 121 de la Ley 782 de 2002 teniendo en cuenta que ésta en su Artículo 1º prorrogó entre otros, los artículos 119 y 121 de la Ley 418 de 1997, por el término de cuatro (4) años a partir de su pro-

mulgación. Lo anterior implica que durante el desarrollo del Contrato TT-80 de 2006 estuvo vigente la Ley 1106 de 2006.

Por lo anterior, teniendo en cuenta las Leyes 782 de 2002 y 1106 de 2006, se concluye con seguridad que la primera estaba vigente al momento de la suscripción del contrato, mientras que la segunda al momento de la suscripción del primer contrato adicional.

Los Artículos 119 y 120 de la Ley 418 de 1997 aludidos en las Leyes 782 de 2002 y 1106 de 2006, estipulan lo siguiente:

ARTÍCULO 119. *En virtud de la presente ley, **deberán crearse Fondos de seguridad con carácter de "fondos cuenta"** en todos los departamentos y municipios del país donde no existan. Los recursos de los mismos, se distribuirán según las necesidades regionales de seguridad y serán administrados por el gobernador o por el alcalde, según el caso, o por el Secretario del Despacho en quien se delegue esta responsabilidad. Las actividades de seguridad y de orden público que se financien con estos Fondos serán cumplidas exclusivamente por la Fuerza Pública y los organismos de seguridad del Estado.*

ARTÍCULO 121. *“Para los efectos previstos en el artículo anterior, **la entidad pública contratante descontará el cinco por ciento (5%) del valor del anticipo, si lo hubiere, y de cada cuenta que cancele al contratista. El valor retenido por la entidad pública contratante deberá ser consignado inmediatamente en la institución que señale, según sea el caso, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público o la entidad territorial correspondiente.***

Copia del correspondiente recibo de consignación deberá ser remitido por la entidad pública al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Unidad Administrativa de Impuestos y Aduanas Nacionales o la respectiva Secretaría de Hacienda de la entidad territorial, dependiendo de cada caso. Igualmente las entidades contratantes deberán enviar a las entidades anteriormente señaladas, una relación donde conste el nombre del contratista y el objeto y valor de los contratos suscritos en el mes inmediatamente anterior.” (Negrilla y subrayado fuera de texto.)

El artículo anterior señalado en el Artículo 121 “Para los efectos previstos en el artículo anterior...”, obliga lo siguiente:

Para la Ley 782 de 2002, así:

ARTÍCULO 120: *“Todas las personas naturales o jurídicas que suscriban **contratos de obra pública para la construcción y mantenimiento de vías de comunicación terrestre o fluvial, puertos aéreos, marítimos o fluviales** con entida-*

des de derecho público o celebren contratos de adición al valor de los existentes deberán pagar a favor de la Nación, Departamento o Municipio, según el nivel al cual pertenezca la entidad pública contratante una contribución equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del correspondiente contrato o de la respectiva adición.” (Negrilla y subrayado fuera de texto.)

De otra parte, para la Ley 1106 de 2006, quedó vigente así:

ARTÍCULO 120: “**Todas las personas naturales o jurídicas que suscriban contratos de obra pública, con entidades de derecho público o celebren contratos de adición al valor de los existentes deberán pagar a favor de la Nación, Departamento o Municipio, según el nivel al cual pertenezca la entidad pública contratante una contribución equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del correspondiente contrato o de la respectiva adición.**” (Negrilla y subrayado fuera de texto.)

Este Equipo Auditor mediante oficios 80106-021 y 80106-023 de 24 y 25 de noviembre de 2010 respectivamente solicita a la Terminal de Transporte S.A. información sobre el descuento del 5% con destino al Fondo de Seguridad y Vigilancia de Bogotá. En respuesta a dichos requerimientos, la entidad la presenta con oficios con radicados 2010EE4222 y 2010EE4403 de 25 y 29 de noviembre de 2010 respectivamente.

Igualmente, atendiendo el resultado obtenido respecto del valor del 5% que se debió descontar al contratista para el Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá, según la normatividad aludida, es decir, los Artículos 119 y 121 de la Ley 418 de 1997 mencionados en las Leyes 782 de 2002 y 1106 de 2006, y teniendo en cuenta los \$60.613.721,00 descontado al contratista y los \$399.515.672,00, ambos valores anteriores entregados por la entidad a través de oficio radicado Nr 2010EE4403 de 29 de noviembre de 2010 a este Equipo Auditor, se obtiene que el presunto hallazgo fiscal es por la suma de \$1.551.324.753,70.

Como se observa en el siguiente cuadro el valor del presunto hallazgo fiscal por valor de \$1.151.809.081,70 es el resultado de restar al subtotal de \$1.212.422.802,70 que agrega el valor teórico que se debió descontar por la normatividad mencionada, menos los \$60.613.721,00 valor que efectivamente descontó la entidad al contratista por el concepto del 5% para el Fondo de Vigilancia. De esta manera, el total de \$1.551.324.753,70 proviene de sumar lo no descontado por \$1.151.809.081,70 y los \$399.515.672,00 valor asumido por la Terminal de Transporte lo cual va en contravía de la normatividad vigente (Artículo 121 de la Ley 418 de 1997 prorrogado por las Leyes 782 de 2002 y 1106 de 2006)

CUADRO No. 25
VALOR DEL PRESUNTO HALLAZGO FISCAL

Cto/Adición	Vr. 5% Fdo. Vig.	Descontado	Asumido TTSA desc. Fdo Vig.	Vr. Hallazgo
Contrato	60.613.721,00	60.613.721,00		
Adicional 1	136.807.736,80			
Adicional 5	10.200.451,10			
Adicional 6	93.611.346,85			
Adicional 7	111.892.309,50			
Adicional 8	34.583.420,80			
Adicional 10	12.744.221,40			
Adiciones	399.839.486,45			
Cto y adiciones	460.453.207,45			
Reajustes	14.400.000,00			
Subtotal	474.853.207,45	60.613.721,00		
Asumido TTSA desc. Fdo Vig.			399.515.672,00	399.515.672,00
Final Cto.				399.515.672,00

Elaboró: Equipo Auditor.

Lo mencionado fue motivado por la conducta negligente, irresponsable y arbitraria de la entidad y el contratista por no efectuarse el descuento del 5% que se debió hacer en su oportunidad a la sociedad CONCRETETO S.A. para girarlo al Fondo de Vigilancia y Seguridad de Bogotá en cumplimiento de la normatividad vigente.

Por lo anterior, se incumplen el Artículo 121 de la Ley 418 de 1997 prorrogado por las Leyes 782 de 2002 y 1106 de 2006.

Se incumple de la Ley 734 de 2000 Artículo 32, numerales 1, 2 y 21; Artículo 34, numeral 1.

El anterior hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal fue comunicado por la Dirección Sector Movilidad de la Contraloría de Bogotá a la Terminal de Transporte S.A. a través de radicado de la Contraloría No.201099655 de diciembre 7 de 2010.

3.4.2.1.3. Hallazgo Administrativo con incidencia Fiscal y disciplinaria en el Contrato de consultoría TT-008-2005 por valor de \$16.093.936,00 resultado de la

gestión negligente de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. para cumplir los términos dispuestos por la normatividad vigente respecto de la liquidación unilateral del mencionado contrato.

ANTECEDENTES:

La Terminal de Transportes S.A a través de Resolución No. 005 del 31 de enero de 2005 ordena la apertura del Concurso Público de Méritos TT-CPM-01-2005, cuyo objeto es *“contratar a Precio Global fijo sin reajustes, la consultoría para elaborar los estudios y diseños de la terminal satélite de pasajeros del sur que se ubicará en el predio de propiedad de esta Sociedad de la Calle 57Q Sur No. 75 F-82 Sector Bosa, a la altura de la intersección de la Autopista Sur con Avenida Bosa colindante con el Cementerio el Apogeo, en Bogotá D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en los Términos de Referencia del Concurso Público de Méritos TT-CPM-01-2005.”*

Posteriormente, el 5 de abril de 2005, la Terminal de Transporte S.A. mediante Resolución No. 17 resuelve adjudicar el contrato objeto del Concurso Público TT-CPM-01-2005 al proponente ACI PROYECTOS S.A.

El 13 de abril de 2005 se suscribe el Contrato TT-08 de 2005 donde en su cláusula primera se establece como objeto el siguiente: *“elaborar los estudios y diseños de la terminal satélite de pasajeros del sur que se ubicará en el predio de propiedad de esta Sociedad de la Calle 57Q Sur No. 75 F-82 Sector Bosa, a la altura de la intersección de la Autopista Sur con Avenida Bosa colindante con el Cementerio el Apogeo, en Bogotá D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en los Términos de Referencia y sus adendas del Concurso Público de Méritos TT-CPM-01-2005.”*

El valor del contrato indicado se estipuló en la suma de \$\$498.999.870, incluido IVA. Así mismo, en su Cláusula Quinta se determinó que el plazo del contrato fuera de 170 días calendario contados a partir de la firma del Acta de Iniciación, mientras que su vigencia fuera igual a la duración más cuatro meses.

Las partes se comprometieron a pacto arbitral en la modalidad Cláusula compromisoria, en la cláusula Vigésima Primera del contrato de consultoría TT-008-2005.

El 27 de agosto de 2008, el consultor, la sociedad ACI PROYECTOS S.A. presentó solicitud de convocatoria de Tribunal de Arbitramento y demanda arbitral contra la sociedad Terminal de Transporte S.A. La parte convocante en este trámite fue la sociedad ACI PROYECTOS S.A. y la parte convocada la sociedad Terminal de Transporte S.A.

OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

La anterior situación descrita se pudo haber evitado si la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., terminado el contrato de consultoría TT-008-2005 el 9 de octubre de 2006, hubiera tenido en cuenta que a partir de ese momento comenzaba el término de cuatro (4) meses previsto en el Artículo 60 de la Ley 80 de 1993 para efectuar su liquidación, plazo que a pesar de terminarse el 9 de febrero de 2007, y siendo la fecha de la presentación de la demanda arbitral, 27 de agosto de 2008, no se efectuó la liquidación unilateral.

En el Contrato TT-08 de 2005 en su Cláusula Décimo Novena: Liquidación del contrato, se estableció lo siguiente: *“Estará sujeta a lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993.”*

Los anteriores artículos mencionados hacen referencia al Capítulo VI de la Ley 80 de 1993 sobre la Liquidación de los contratos. En este sentido, el Artículo 60- De Su Ocurrencia y Contenido, estipula:

“Los contratos de tracto sucesivo, aquéllos cuya ejecución o cumplimiento se prolongue en el tiempo y los demás que lo requieran, serán objeto de liquidación de común acuerdo por las partes contratantes, procedimiento que se efectuará dentro del término fijado en el pliego de condiciones o términos de referencia o, en su defecto a más tardar antes del vencimiento de los cuatro (4) meses siguientes a la finalización del contrato o a la expedición del acto administrativo que ordene la terminación, o a la fecha del acuerdo que la disponga.

También en esta etapa las partes acordarán los ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar.

En el acta de liquidación constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo.

Para la liquidación se exigirá al contratista la extensión o ampliación, si es del caso, de la garantía del contrato a la estabilidad de la obra, a la calidad del bien o servicio suministrado, a la provisión de repuestos y accesorios, al pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, a la responsabilidad civil y, en general para avalar las obligaciones que deba cumplir con posterioridad a la extinción del contrato.” (Negrilla fuera de texto.)

De otra parte, el Artículo 61º.- De la Liquidación Unilateral, de la citada Ley, determina lo siguiente:

“Si el contratista no se presenta a la liquidación o las partes no llegan a acuerdos sobre el contenido de la misma, será practicada directa y unilateralmente por la entidad y se adoptará por acto administrativo motivado susceptible del recurso de reposición.” (Negrilla fuera de texto.)

De otra parte, en el Contrato de consultoría TT-008-2005, las partes acordaron pacto arbitral en la modalidad Cláusula compromisoria, en la cláusula Vigésima Primera de dicho contrato.

Posteriormente, el 27 de agosto de 2008 ACI PROYECTOS S.A. presentó solicitud de convocatoria de Tribunal de Arbitramento y demanda arbitral contra la sociedad Terminal de Transporte S.A. La parte convocante en este trámite fue la sociedad ACI PROYECTOS S.A. y la parte convocada la sociedad Terminal de Transporte S.A.

El 2 de septiembre de 2010, después de proveídas todas las actos del proceso previstos para la realización del trámite arbitral y en cumplimiento de la fecha señalada para realizar la audiencia de fallo, el Tribunal de Arbitramento profiere el Laudo que puso fin al proceso arbitral convocado para dirimir las diferencias entre la sociedad ACI PROYECTOS S.A. contra la sociedad TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. por razón del Contrato de Consultoría No. TT-008-2005.

A continuación se presentan algunas consideraciones del Tribunal y conclusiones sobre el cumplimiento del objeto contractual:

- *El Contratista ACi PROYECTOS S.A. cumplió en general con el objeto del contrato, como era la elaboración de los estudios y diseños de la Terminal Satélite de pasajeros del sur, una de cuyas fases se decidió construir por parte de la Terminal de Transporte, incluso con la supresión del tercer piso.*
- *Es evidente que muchos de los diseños sufrieron ajustes y acomodamientos en el curso del acompañamiento que luego de finalizado el contrato de consultoría tuvo a bien cumplir ACI PROYECTOS S.A., y que en ciertos ítems, particularmente en lo referente al cálculo del presupuestos en función de la cantidad de pilotes requeridos hubo falencias de la Convocante, que, advertidas al inicio de la etapa de preconstrucción y durante la misma construcción, fueron suplidas oportunamente.*
- *Fuerza es también admitir que los diseños entregados por la firma consultora fueron los que, en fin de cuentas, sirvieron de fundamento y guía para la construcción de la Terminal Satélite del Sur.*
- *Al vencimiento del plazo previsto en el Contrato TT-008-2005, quedaron algunos asuntos “pendientes”, que no se vinieron a satisfacer sino un año y medio después, cuando ya para entonces el Interventor del mismo así se lo manifestara a la Terminal de Transporte S.A., y le pudiera solicitar la liquidación del contrato, a lo que ésta no dio trámite con la diligencia debida,*

luego de estar claro que no podría efectuarse la liquidación del mismo por mutuo acuerdo de las partes.

- *Esa conducta que no es consistente con las previsiones del artículo 209 de la Constitución ni con las normas legales consagradas tanto en el CCA (antecedentes del canon constitucional), como de la Ley 80 de 1993, sobre los principios que deben guiar la conducta de la administración pública, llevarán al Tribunal a declarar que hubo cumplimiento no del todo completo de las obligaciones del contrato TT-008-2005, con la advertencia de que la conducta de la Administración Contratante y de la Interventoría condonó las fallencias y retardos que pudieron habersele imputado a ACI PROYECTOS S.A.*

/

- *No es factible que pueda predicarse que la actuación del consultor dio lugar a incumplimiento contractual pues la conducta de la Administración y de la Interventoría condonaron ese incumplimiento, con los efectos jurídicos que la condonación de la kora y del incumplimiento suponen.*
- *A lo que se suma la conducta tanto de la Interventoría que admitió haberse entregado los diseños solicitados en los Términos de Referencia sobre los cuales se cumplió y desarrolló el acuerdo convencional, y cumpliéndose simple y llanamente el Objeto Contractual, sin objeción dentro de la oportunidad legal, ni declaración de incumplimiento hecho en la oportunidad debida por parte de la misma TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.*

El Contrato de Consultoría TT-008-2005 finalizó el 9 de octubre de 2006, en consecuencia a partir de ese momento se iniciaba el plazo de cuatro meses previsto en el Artículo 60 de la Ley 80 de 1993 para efectuar su liquidación, plazo que venció el 9 de febrero de 2007, sin que a la fecha de presentación de la demanda arbitral, 27 de agosto de 2008, ella hubiera tenido lugar.

Para el cálculo de los intereses de mora se tomó como base la fecha en que, luego de la aprobación de los trabajos realizados por parte de la interventoría, se pidió a la Terminal de Transporte el pago de los saldos insolutos, lo cual fue el 31 de julio de 2008.

A pesar de lo anterior, interpretando dicho requerimiento como una solicitud que fue formalmente elevada a la Terminal de Transporte, Artículo 23, Constitución Política y Artículo 5º y siguientes, y cuya respuesta debió efectuarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, se tiene que la Terminal de Transporte S.A. contaba con ese término para realizar el pago sin caer en mora, lo que lleva a tener como fecha inicial para la liquidación de los moratorios el 26 de agosto de 2008.

El periodo para el reconocimiento de los intereses de mora corresponde al comprendido entre el 26 de agosto de 2008 y el 2 de septiembre de 2010, fecha del presente Laudo Arbitral. De esta forma, los intereses de mora así calculados dan como resultado la suma de \$16.093.936.

En el Resuelve el Tribunal de Arbitramento de ACI PROYECTOS S:A con la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., numeral SÉPTIMO, se establece: **“CONDENAR a la sociedad TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. al pago de DIECISEIS MILLONES NOVENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS (\$16.093.936), a favor de ACI PROYECTOS S.A., a título de intereses moratorios sobre el capital adeudado, los cuales se seguirán causando conforme a las fórmulas indicadas en la parte considerativa de esta providencia, hasta la fecha en que haga efectivo el pago.”** (Negrilla fuera de texto.)

La TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., atendiendo el Laudo Arbitral del 2 de septiembre de 2010, resuelve mediante Resolución No.53 de 14 de septiembre de 2010 reconocer el pago de la suma de \$16.093.936,00 favor de ACI PROYECTOS S.A. por concepto de intereses moratorios del capital adeudado de conformidad con dicho Laudo Arbitral.

Lo mencionado anteriormente fue motivado por la conducta negligente e irresponsable de la entidad y el contratista por no realizar la liquidación unilateral del contrato de consultoría dentro de los términos dispuestos por la normatividad vigente para ello.

Por lo anterior, se incumple el Contrato 08 de 2005. Se incumple la Ley 80 de 1993 su Artículo 61.

El hallazgo anteriormente expuesto fue presentado a la Gerencia General de la Terminal de Transporte S.A. mediante oficio con radicado contraloría 201099903 de 07 de diciembre de 2010 y recibido por la entidad el 9 de diciembre de 2010.

La entidad mediante oficio radicado Nr 2010EE4579 de 14 de diciembre de 2010 responde al presunto hallazgo formulado. Éste fue valorado por el Equipo Auditor encontrando que no lo desvirtúa.

3.4.3. CONVENIO IDU - TERMINAL DE TRANSPORTE PARA LA CONSTRUCCION DEL PUENTE PEATONAL DE LA TERMINAL SATELITE DEL SUR

3.4.3.1. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria por la falta de planeación en el presupuesto asignado al Convenio Interadministrativo No 037 de

2007 por (\$24.671.000.000, valor que excedió en ocho punto cuatro veces (8.4), al presupuesto realmente invertido (\$2.950.000.000) en el proyecto destinado.

El instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y La Terminal de Transporte, celebraron el Convenio Interadministrativo No 37 de 2007. El 28 de diciembre de 2007 como consta en la cláusula cuarta RECURSOS *“Para todos los efectos del presente convenio la **TERMINAL** cuenta con recursos por valor de **VEINTICUATRO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y UN MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$24’671.000.000)**, para inversión en “Terminales Satélites” para la vigencia de 2008, según consta en certificación del día 20 de diciembre de 2007 emitida por el Secretario General de la Junta Directiva de la **TERMINAL**, que se anexa al presente convenio.”*

Pasados un año y ocho meses se expidió el Otrosí No 2 y adicional No 1, firmado entre el IDU y la Terminal de Transporte S.A., cambiaron el valor asignado en la cláusula cuarta del Convenio Interadministrativo No 37 de 2007, como se observa en la Cláusula primera del otrosí mencionado lo siguiente: *“Para todos los efectos del presente convenio la **TERMINAL** cuenta con los recursos por valor de **DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$2.950.000.000)**, correspondiente al Rubro Gasto de Inversión 0102-3-115-20 Puente Peatonal e Interventoría...”* cifra que se reduce en más de ocho veces el presupuesto asignado. Situación que no es comprensible para este ente de control, la asignación de estos recursos para el Convenio Interadministrativo 37 de 2007 donde el objeto del convenio es *“aunar esfuerzos para la construcción del puente peatonal de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur, de manera que se garantice la seguridad de los usuarios de la terminal y los peatones en general, en el marco de los compromisos del Plan de Implantación de la misma”*, es decir para un solo proyecto, donde se contaba con los estudios y diseños de la firma Payc S.A., que ayudaban a establecer un presupuesto, se asignó un exagerado presupuesto para el proyecto que aún continúa en ejecución.

Se incumple de la Ley 734 de 2000 Artículo 32, numerales 1, 2 y 21; Artículo 34, numeral 1.

3.4.4. TERMINAL CENTRAL

3.4.4.1. Contrato TT-106 de 2009

3.4.4.1.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, por valor de **ONCE MILLONES CIENTO VEINTINUEVE MIL CINCUENTA Y NUEVE PESOS \$11.129.059**, que corresponde a la valoración de los daños evidenciados en las vías internas de la Zona Operativa de la Terminal de Transportes de Bogotá, obras que fueron realizadas bajo la ejecución del Contrato TT-106-2009 en agosto de 2009 y las cuales fueron evidenciadas por el Interventor desde marzo de 2010 y a diciembre no se han corregido.

En la revisión del **Contrato de Obra TT No. 106 de 2009**, suscrito con el contratista **CONSORCIO OBRAS VIALES-05** cuyo objeto es: *“El contratista se obliga para la Contratante a realizar los trabajos de mantenimiento y/o rehabilitación de vías internas de la zona operativa de la Terminal Central para la Terminal de Transportes S.A; por el sistema de precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste, específicamente las vías internas según el plano vial anexo (Anexo 1) de la Terminal, conforme a las especificaciones técnicas cantidad y calidad establecidas en los numerales 1.1 y 1.2 de los pliegos de condiciones”*, el equipo auditor detectó un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria y fiscal durante la ejecución del Contrato de Obra TT No. 106 de 2009, en la cuantía de **ONCE MILLONES CIENTO VEINTINUEVE MIL CINCUENTA Y NUEVE PESOS (\$11.129.059)** que corresponde a la valoración de los daños evidenciados en las vías internas de la Zona Operativa de la Terminal de Transportes de Bogotá.

La Contraloría de Bogotá observa con preocupación que habiéndose suscrito el 29 de julio de 2009 el contrato TT No. 106 de 2009, por valor de \$386.423.586 con el CONSORCIO OBRAS VIALES-05, para realizar el mantenimiento y rehabilitación de las vías internas del Terminal Central, **se firmo el acta de recibo a satisfacción el 21 de enero de 2010 y habiendo transcurrido sólo dos (2) meses, se empieza a presentar fisuras y fallas en las obras ejecutadas**, situación esta que se evidencio de manera más grave cuando la Contraloría de Bogotá en verificación física realizada durante los días 25 y 30 noviembre y 1 diciembre de 2010, tal como se observa en el registro fotográfico encontró que las obras presentan un daño prematuro que por ahora asciende a once millones ciento veintinueve mil cincuenta y nueve pesos (\$11.129.059); situación que pudiera estarse presentando porque este contrato se suscribió sin contar con los Estudios y Diseños que determinarían los tipos de intervención a realizar en las vías internas y porque la administración de la Terminal de Transporte S.A no ha exigido al contratista el cumplimiento de lo establecido contractualmente con el mantenimiento preventivo que debió hacerse durante el año siguiente a la fecha de recibo a satisfacción de la obra.

FICHA TECNICA DEL CONTRATO No 106 DE 2009

CONCEPTO	DATOS
Solicitud Pública de Oferta No.	TT-SPO-05-2009
Contratista	Consortio Obras Viales -05
Integrantes Consorcio	Luis Fernando Hoyos Pérez (34%)
	Víctor Raúl Neira del vasto (33%)
	Inversiones Sánchez Corrales Ltda. (33%)
Número Contrato	TT-106-2009
Valor Inicial del Contrato	\$ 326.423.586

CONCEPTO	DATOS
Valor Adición	\$60.000.000
Valor Final del Contrato	\$386.423.586
Plazo Inicial del Contrato	90 días
Plazo Adicional del Contrato	30 días
Plazo Final	120 días
Fecha Inicio	Agosto 13 de 2009
Fecha de Terminación Inicial	Diciembre 12 de 2009
Fecha de Terminación Final	18 de febrero de 2010
Valor anticipo inicial 30%	\$97.927.126,00
Valor anticipo adición 30%	\$18.000.000
Valor total del anticipo 30%	115.927.126,00

Fuente: Terminal de Transportes
Elaboró: Equipo Auditor Dirección Movilidad.

ANTECEDENTES

La Terminal de Transportes S.A el 19 de junio de 2009 abrió la Solicitud Pública de Oferta TT-SPO-05-2009, para contratar rehabilitación de las vías internas de la Zona Operativa del Terminal, por el sistema de precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste y mediante la Resolución No 22 del 17 de julio de 2009 adjudicó al CONSORCIO OBRAS VIALES-05 la mencionada Solicitud, entre siete ofertas presentadas.

El contrato se firmó el 29 de julio de 2009, los requisitos para su ejecución se cumplieron el 11 de agosto de 2009 y el Acta de Inicio se firmó el 13 de agosto de 2009 con fecha de terminación el 12 de noviembre de 2009, nombrando la Gerencia General como interventor del Contrato al Jefe del Departamento Técnico.

El 10 de noviembre mediante el Acta de Acuerdo se adicionó el valor del Contrato en \$60 millones y se amplió el plazo del Contrato en treinta (30) días calendario, teniendo como considerandos *“que se requieren rehabilitar sectores de vías internas que se encuentran en mal estado en cantidad aproximada de 350 m2 y que ofrecen alto riesgo de accidente a los vehículos, adicionalmente se pueden presentar filtraciones que arruinen los pavimentos adyacente”*.

El Acta de Terminación se firmó el 12 de diciembre de 2009 y el 21 de enero de 2010 se firmó el Acta de Recibido a Satisfacción mediante la cual se recibió y se dejó constancia que el objeto del Contrato se cumplió a satisfacción de acuerdo con las especificaciones.

HECHOS

Durante los recorridos realizados por el equipo auditor los días 25 y 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2010⁷, a los sitios que fueron intervenidos durante la ejecución del contrato, como se muestra en el siguiente registro fotográfico, se observó:

a) En las vías internas, se presentan nuevas fisuras que están paralelas a las fisuras selladas por el contratista, adicionalmente se observa que hay fisuramiento en los pavimentos cercanos a estas en una longitud aproximada de 1032 metros lineales, que corresponde al 20% de la longitud ejecutada (5154 ml), de acuerdo a la valoración del equipo auditor, en los sitios identificados en el plano⁸ con color azul y que se relacionan a continuación:

- ✓ En los cuadrantes No 8, 14, 20, 25 y 28 (Vía La Camilita),
- ✓ En el cuadrante 13
- ✓ En los cuadrantes 23 y 28 (Plataforma de Descenso)
- ✓ En el cuadrante 17 (Curva de la vía de la Plataforma de Descenso)

b) En la zona de Plataforma de Descenso ubicada por detrás del Edificio de Encomiendas, se encontró: fisuras selladas, fallas de tipo piel de cocodrilo, y fisuramientos longitudinales, lo que no coincide con la intervención indicada en el plano que es la sobrecarpeta.



⁷ Actas de Visita Fiscal No 4 y 5 de noviembre 25 y diciembre 3 de 2010 respectivamente.

⁸ Plano record del mantenimiento vial CTO –TT-106/2009” No F 298/4-07

Acta de Visita Fiscal de Noviembre 25 de 2010



Acta de Visita Fiscal de Diciembre 1 de 2010





El 1° de diciembre de 2010 el equipo auditor inspeccionó los sitios intervenidos por el Contratista en compañía del Arquitecto Residente de Obra del Contrato No TT-109-2009 y el Jefe del Departamento Técnico de la Terminal. El Arquitecto aclaró que en la zona de la Plataforma de Descenso (Costado Zona de Encomiendas), se extendió una sobrecarpeta sobre unas placas de concreto existentes, la cual posteriormente presentó fisuramiento y por tal motivo se requirió realizar el sello de juntas con emulsión asfáltica.

A pesar que el Contratista realizó el sello de fisuras, estas persisten y ocasionan que el deterioro de la vía se incremente por las filtraciones que se aumentan en el período invernal lo que provocará en el largo plazo, se afecte la estructura de la vía.

En marzo de 2010, el Terminal de Transportes S.A. tiene conocimiento de las fallas y fisuras del pavimento ejecutado por el Contratista, como se registra en el oficio⁹ enviado por el Jefe del Departamento Técnico en calidad de Interventor del Contrato, donde le comunica al representante legal del CONSORCIO OBRAS VIALES-05 que la obra ejecutada presenta daños. Como resultado de lo anterior, el Consorcio realizó los trabajos de reparación que fueron recibidos a satisfacción por la Interventoría de acuerdo a lo informado en el oficio¹⁰ emitido por la Terminal. Sin embargo, nueve (9) meses después, es decir a diciembre de 2010 los problemas persisten sin que el CONSORCIO OBRAS VIALES -05 y la Terminal, implementen las acciones correctivas eficaces para eliminar la causa de las fallas.

Los hechos descritos anteriormente evidencian la falta de una gestión eficaz y oportuna por parte de la Terminal para hacer cumplir lo establecido en el numeral

⁹ Oficio No 2010EE838 del 05/03/2010

¹⁰ Oficio del 7 de diciembre de 2010 en respuesta al Acta de Visita Fiscal No 3 del 3 de diciembre de 2010.

1.2.8 MANTENIMIENTO Y/O REHABILITACIÓN “El contratista se compromete para con la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. a realizar el mantenimiento preventivo de las obras que se intervino durante el año siguiente al recibo a satisfacción del objeto de la presente Solicitud Pública de Oferta”, toda vez que el “Acta de Recibo a Satisfacción” fue firmada el 21 de enero de 2010, por lo que el período de mantenimiento preventivo está vigente hasta enero del 2011 y adicionalmente hacer efectiva la póliza de estabilidad del Contrato.

El equipo auditor considera que existe incertidumbre con relación a la estabilidad de la obra, toda vez que habiendo transcurrido sólo dos meses de haberse firmado el Acta de Recibido a Satisfacción, es decir a marzo de 2010, la Terminal informa al Contratista que se presentan fallas y fisuras en el pavimento recién construido. Por tal motivo la Contraloría de Bogotá advierte a la Terminal de Transportes S.A que las obras realizadas bajo la ejecución del Contrato TT-106-2009, deben ser objeto de un estricto seguimiento para monitorear la calidad y estabilidad de las mismas.

Se recomienda a la Administración de la Terminal de Transportes que tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que hechos como los enunciados no se vuelvan a presentar, considerando que ponen en riesgo la estabilidad de las obras contratadas y los recursos públicos de la entidad.

3.4.4.1.2. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque la Terminal de Transportes S.A. abrió el procedimiento de solicitud pública de oferta TT-SPO-05-2009, para contratar los trabajos de mantenimiento y/o rehabilitación de vías internas de la Zona Operativa de la Terminal, sin contar con los estudios y diseños respectivos.

En mayo de 2009, la Jefe del Departamento Técnico- DETEC justificó¹¹ la conveniencia de realizar el mantenimiento correctivo a los pavimentos flexibles de la zona operativa, argumentando: que teniendo en cuenta el volumen de vehículos que transitan a diario por la zona operativa y con el fin de prestar un servicio adecuado que evite daños a los vehículos y accidentes por causa del deterioro de la malla vial, se requiere que las vías internas se encuentren en perfecto estado para evitar así demoras en la operación de los mismos

Como resultado del “Análisis de Conveniencia y Oportunidad”, la Terminal de Transportes S.A el 19 de junio de 2009 abrió la Solicitud Pública de Oferta TT-SPO-05-2009, para contratar la rehabilitación de las vías internas de la Zona Operativa del Terminal y mediante la Resolución No 22 de 2009 del 17 de Julio del 2009 adjudicó al **CONSORCIO OBRAS VIALES- 05**, la mencionada Solicitud, la cual dio origen al Contrato No TT-106-2009.

¹¹ Documento Análisis de Conveniencia y Oportunidad de mayo 7 de 2009

Al solicitar¹² a la Terminal que informara a este Ente de Control, si previo a la ejecución del Contrato de mantenimiento se efectuó un estudio e inspección técnica que valora la situación en que se encontraban las vías, a efecto de definir el tipo de intervención a realizar, se informó textualmente:

“Ciertamente el Departamento Técnico valoro suficientemente, tanto los daños en las vías como el tipo de intervención a que debían ser sometidas, teniendo en cuenta la condición de ingeniera civil de la Doctora GLORIA INES PEREZ, quien ejercía el cargo de Jefe del Departamento Técnico para ese entonces y quien formuló las condiciones de los pliegos de la TT-SPO-05-2009, expresadas en los numerales 1.1. – Especificaciones Generales, y 1.2. – Descripción General del mantenimiento y/o de la rehabilitación, además de la descripción contenida en el 1.1.2. Cuadro de Cantidades de Obra, en el cual se señala detalladamente nombre, unidad y cantidad de cada actividad a ejecutar.

Por la observación que se obtiene de la inspección diaria que efectúa el Departamento a las vías internas de la zona operativa de la Terminal, junto a la valoración que hacen los Ingenieros Civiles, permitieron detectar y calificar los fallos e intervenciones que requerían intervención inmediata para subsanar los problemas viales que se estaban padeciendo. Dadas las restricciones de orden económico expresado por la parte financiera se seleccionó acometer obra en aquellos puntos que requerían obra de mayor urgencia, encontrándose que fueron los siguientes:

Adicionalmente, antes del inicio de los trabajos, se hizo levantamiento de los sitios que requirieron parcheo, conforme lo pueden apreciar en el plano adjunto denominado “Localización parcheo” del tramo 1 al 11 y del cual se hizo registro fotográfico de cada tramo, conforme lo pueden ustedes apreciar en los anexos respectivos. La evaluación final de los fallos y su respectivo tratamiento fue reestudiada conjuntamente con los ingenieros contratistas.

De los cuidados y desarrollo de la ejecución de obras le estamos adjuntando un CD con la presentación total del Contrato, donde pueden apreciar detalles antes y después, y el grado de intervención de cada sitio”

Si bien es cierto, que la Solicitud Pública de Oferta TT-SPO-05-2009, hace referencia a las Especificaciones Generales elaboradas y publicadas por el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU y el SICE (CUBS), esta explicación no es de recibo para el equipo auditor, toda vez que las especificaciones técnicas mencionadas anteriormente corresponden al punto de partida de los estudios y diseños que deben aplicar al proyecto vial de la Terminal, como por ejemplo el diseño geométrico de la vía, los análisis geotécnicos y de pavimentos previo a la exploración de los suelos existentes y resultados de los ensayos de laboratorio, el estudio del tránsito, estudios hidráulicos que permitan al diseñador brindar soluciones pertinentes para

¹² Acta de Visita Fiscal No 5 de diciembre 3 de 2010

el mejoramiento de la estructura vial, es decir que indique los espesores de las capas de la estructura, tipo de materiales y recomendaciones técnicas específicas para la vía.

Igualmente en el capítulo 1.2 la “Descripción General del Mantenimiento y/o Rehabilitación” de la Solicitud Pública de Oferta, corresponden a una descripción general de las actividades que van a ser contratadas y no son el resultado de los estudios y diseños para que hubieran estado a disposición del Contratista

No es de recibo por parte del equipo auditor, que el presupuesto definido por la Terminal se haya realizado con base en las inspecciones diarias y la valoración realizada por los “ingenieros civiles” lo que permitió “*detectar y calificar los fallos e intervenciones que requerían intervención*”, valoración que en concepto de este Órgano de Control requería los Estudios y Diseños técnicos específicos para este tipo de obra.

Debido a la carencia de los Estudios y Diseños, a los quince (15) días de haberse iniciado la obra, se requirió el concepto técnico del especialista en geotecnia, quien en agosto 28 de 2009 emitió unas recomendaciones para la intervención de las vías en los siguientes términos:

*“Ajustar estructuralmente lo existente en el corredor de trabajo, debido a la importante frecuencia vehicular tipo Bus Metropolitano, con una intensidad en horas pico del orden de 60 vehículos/hora y un Factor Camión de 1.4 a 1.5 **y a los tipos de fallos observados los que observan de tipo hundimientos, deformaciones y piel de cocodrilo.***

Aumentar el relleno de mejoramiento en rajón a espesores del orden de 0.50 metros, con la finalidad de mejorar la capacidad de soporte, manejo de niveles freáticos y manejo de deformaciones por cambios de humedades en la subrasante.

Sobre este rajón colocar una capa de nivelación de 0.10 metros de espesor en material de subbase compactada.

Con la finalidad de mejorar el comportamiento estructural y responder para el incremento de cargas vehiculares, se recomienda la colocación de una geomalla biaxial de alta resistencia al nivel de la capa de nivelación.

Una vez colocada la geomalla, se recomienda la construcción de la estructura del pavimento con espesores de sub-base y base de acuerdo con los espesores existentes. La capa de concreto asfáltico se recomienda colocar una capa de MDC-1 de 0.13 metros de espesor y una capa de acabado MDC-2 de 0.07 metros de espesor”

La ausencia de los estudios y diseños han ocasionado que las obras ejecutadas presenten daños prematuros como lo evidenció la Terminal de Transporte S.A. y los cuales fueron comunicados por el Jefe del Departamento Técnico en calidad

de Interventor del Contrato al representante legal del CONSORCIO OBRAS VIALES-05 mediante oficio¹³ textualmente así:

*“En el período posterior al Acta de Terminación del Contrato de la referencia, de la fecha 12 de diciembre de 2009, **esta Interventoría ha detectado la aparición de grietas, fisuras y fallas en general en el pavimento ejecutado por ustedes en la Pista 2 de nuestra Zona Operativa**, ya informadas verbalmente a ustedes, produciéndose como consecuencia, la inspección técnica efectuada el día de ayer a la que asistieron acompañados de su asesor geotecnista Álvaro Gutiérrez.*

*En la inspección efectuada, se concluyó que **las fisuras y grietas deben ser selladas de manera inmediata, antes del periodo de lluvias, para evitar filtraciones que causen daño a la estructura**. De igual manera se recomendó poner en funcionamiento el carril derecho para que sea usado por todos los vehículos que transitan por la pista 2, a fin de distribuir los esfuerzos de asentamiento a todo lo ancho de la pista y no sólo por el carril izquierdo como hasta hoy ha venido utilizándose, este asunto se puso en práctica de manera inmediata.*

*Esta Interventoría requiere conocer el informe producido por el Geotecnista respecto a las causas que originaron este agrietamiento **y el programa de recuperación que se haya señalado**.*

Esperamos el pronto inicio de los trabajos correctivos que superen las fallas anunciadas, pues no escapará a su buen criterio la urgencia que tiene la TTSA de recuperar esta pista antes de la temporada de semana santa” Subrayado y negrilla fuera de texto

Por los hechos descritos anteriormente se concluye que la ausencia de los Estudios y Diseños ha ocasionado que los pavimentos recién intervenidos presenten fallas prematuras como las detectadas por la Terminal de Transporte S.A. desde marzo del 2010 y evidenciadas por el equipo auditor en los recorridos realizados el mes de noviembre y diciembre de 2010.

Uno de los aspectos relevantes en la Contratación Administrativa es indiscutiblemente la Planeación, por eso se recomienda a la Terminal de Transportes S.A. que tome las medidas que considere convenientes y pertinentes, para que hechos como los enunciados no se vuelvan a presentar, considerando que ponen en riesgo la inversión, estabilidad de las obras y los recursos públicos de la Terminal.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Ley 489 de 1998 artículo 3 y 4; Ley 87 de 1993 artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23 y 25 numeral 12; Ley 734 de 2002 artículo 1 y 2, artículo 35 numeral 1.

3.4.4.1.3. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, porque el Acta de Recibo a Satisfacción fue firmada el 21 de enero de 2010 y sólo hasta

¹³ Oficio No 2010EE838 del 05/03/2010

ocho (8) meses después de haberse firmado ésta, la Terminal envía el Acta de Liquidación del Contrato para que sea firmada por el Contratista, transgrediendo lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato No TT-106-2009.

El “Acta de Terminación” del contrato No TT 106 de 2009, se firmó el 12 de diciembre de 2009 y el “Acta de Recibo a Satisfacción” del contrato fue firmada el 21 de enero de 2010 y sólo hasta ocho (8) meses después de haberse firmado ésta, la Terminal, mediante oficio¹⁴ envía el original del Acta de Liquidación del Contrato para que sea firmada por el Contratista, transgrediendo lo establecido en la Cláusula Vigésima del Contrato No TT-106-2009, la cual dice textualmente: “Liquidación del Contrato - La suscripción del acta de liquidación se llevará a cabo máximo a los dos (2) meses siguientes a la fecha de recibo a satisfacción de las obras expedido por el Interventor del Contrato” Subrayado y negrilla fuera de texto

Lo acordado en un contrato, celebrado con todas las formalidades legales, constituye en una obligación para las partes; el no hacer la liquidación en los términos que quedo pactado, puede ocasionar diversos perjuicios a la Terminal de Transporte S.A. y al contratista, por consiguiente no tiene sentido que una administración diligente, responsable y eficiente permita que estos hechos ocurran y se someta a reclamaciones o indemnizaciones en detrimento de los recursos.

Por eso se recomienda al Terminal de Transportes S.A. que tome las medidas que considere convenientes, para que hechos como los enunciados no se vuelvan a presentar en la contratación que realice a futuro.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Ley 489 de 1998 artículo 3 y 4; Ley 87 de 1993 artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23 y 25; Ley 734 de 2002 artículos 34 numerales 1 y 2, artículo 35 numeral 1.

3.4.4.1.4. Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria, por la falta de gestión de la Terminal de Transportes S.A., para realizar de manera oportuna y eficaz el mantenimiento de las vías e instalaciones, las cuales se encuentran en estado de abandono, lo que ocasiona demora en la operación de los vehículos y a futuro ocasionará que se incremente los costos por reparación y mantenimiento.

En las visitas realizadas por el equipo auditor se evidenció el alto grado de deterioro de las vías y la falta de mantenimiento de las instalaciones de la Terminal, como se observa en el siguiente registro fotográfico:

¹⁴ Oficio DETEC-007-2010 No 210EE2841 del 09/09/2010

COORDENADAS	N	106700	106600
	E	95900	95800
CUADRANTE No	1	PUNTO DE REFERENCIA: Zona de Acopio- Parqueadero Público Cesión 2	

		
036 Vía con hundimientos, fisuras y sin adecuado bombeo, lo que ocasiona ENCHARCAMIENTOS	051 Zona donde estaban ubicadas casetas, las cuales fueron demolidas	117 Bodega de acopio. Las paredes no están totalmente enchapadas y el enchape se encuentra en mal estado.
		
198 Se observa el deplorable estado de la zona y el pésimo manejo de los residuos.	213 Bacheo en concreto, sin embargo no es el pavimento de la zona. Se ocasiona encharcamientos	278 Deterioro de la capa asfáltica, ya que sólo se observa el agregado y el deterioro del bitumen
		
358 Rotura del pavimento	438 Se evidencia que en el sector se han realizado bacheos, no obstante se observan fallas en las juntas y encharcamientos.	519 Se observa el mal estado del pavimento por el descascamiento de la capa asfáltica y fisuras longitudinales

COORDENADAS	N	106700	106600
	E	95600	95800
CUADRANTE No	2	PUNTO DE REFERENCIA: Zona de Acopio- Vías Internas	

		
147 Fisuras longitudinales, lo que puede ocasionar daños en la estructura del pavimento por la infiltración de agua.	615 Rotura del pavimento con hundimiento paralelo a la fisura	534 Fisuras longitudinales y transversales

COORDENADAS	N	106600	106500
	E	95600	95800
CUADRANTE No	4	PUNTO DE REFERENCIA: Plataforma de Ascenso 1 y 1A	

		
081 Rotura del pavimento, causada por una falla tipo piel de cocodrilo.	162 Sector del pavimento afectada por la falla tipo piel de cocodrilo.	228 Sector del pavimento afectada por la falla tipo piel de cocodrilo.
		
243 Sector del pavimento afectada por la falla tipo piel de cocodrilo, sobre bacheos realizados.	308 Fisuras del pavimento	373 Desprendimiento del pavimento, falla que se puede extender por el fisuramiento perimetral existente

		
<p>388 Falla del pavimento denominada "Piel De Cocodrilo"</p>	<p>468 Ausencia de sello en las juntas, lo que ha ocasionado hundimientos y roturas en el pavimento adyacente.</p>	<p>549 Fisura transversal en pavimento rígido.</p>
		
<p>630 Se observa el mal estado de la zona de circulación y del sardinel.</p>		

COORDENADAS	N 106500	106400
	E 095800	NO INFORMA
CUADRANTE No	6 PUNTO DE REFERENCIA: PLATAFORMA 2	

		
<p>015 Fisuras en el pavimento</p>	<p>096 Se observa el mal estado de las zonas de circulación , por el desprendimiento de las tabletas.</p>	<p>177 Falta de mantenimiento en las canaletas soportadas en las columnas.</p>

		
403 Se observa la ausencia del sello de la junta, lo que a futuro afectará la estructura del pavimento por infiltración de agua.	483 Fisuras en las placas de concreto	564 Fisuras en las placas de concreto

COORDENADAS	N	106500	106400
	E	NO INFORMA	095600
CUADRANTE No	7	PUNTO DE REFERENCIA: PLATAFORMA 2	

		
031 Sumidero lateral, se observa la falta de limpieza por la obstrucción del mismo	112 Zona de circulación en mal estado	258 Zona de circulación en mal estado por la fractura de las placas de concreto
		
418 Zonas de circulación en mal estado por la falta de mantenimiento.	499 Encharcamientos presentado por el desnivel de las placas en la zona de circulación de peatones	580 Fracturas en las placas de concreto en la bahía de parqueo

COORDENADAS	N	106500	106400
	E	095600	NO INFORMA

CUADRANTE No	8	PUNTO DE REFERENCIA: Lote de Energía- Salida a la Av. Boyacá
		
<p>010 Falla en el pavimento denominada "Piel de Cocodrilo" en avanzado estado de deterioro</p>	<p>76 Fisuras transversales y longitudinales</p>	<p>157 Rotura de pavimento con encharcamiento, lo que ocasiona daños en la estructura del pavimento</p>
		
<p>193 Se observa el bitumen deteriorado, que puede ocasionar desprendimientos del agregado</p>	<p>238 Falla denominada "Piel de Cocodrilo"</p>	<p>318 Sector de la vía con inicio de fisuras del pavimento</p>
		
<p>353 Fisuras longitudinales</p>	<p>383 Se observa el sello de fisuras aplicado, paralelo a la aparición de nuevas fisuras</p>	<p>433 Levantamiento de los andenes de concreto.</p>
		

463 Panorámica de la vía con fisuras longitudinales.		478 Se observa el sello de fisuras aplicado, paralelo a la aparición de nuevas fisuras	559 Sector de la vía con rotura del pavimento, posiblemente iniciada con una falla anterior tipo "Piel de Cocodrilo"
COORDENADAS	N	106300	106400
	E	095800	NO INFORMA
CUADRANTE No	12	PUNTO DE REFERENCIA: PLATAFORMA 2 A- EDIFICIO ADMINISTRACIÓN	

		
021 Falla de nominada "Piel de Cocodrilo" en el pavimento flexible.	489 Falla más profunda en el pavimento flexible	570 Falla del pavimento adyacente al pozo de inspección.

COORDENADAS	N	106300	106400
	E	NO INFORMA	095600
CUADRANTE No	13	PARALELO A LA SALIDA POR LA AV. BOYACA -INTERVENIDO SELLO DE FISURAS	

		
127 Fisuras longitudinales	188 Fisuras longitudinales y transversales adyacentes al pozo de inspección.	368 Fisuras longitudinales y transversales

		
448 Se observan fisuras en el pavimento alrededor de los reductores de velocidad	514 Falla del tipo "Piel de Cocodrilo" adyacentes al pozo de inspección.	595 Daños en las placas de concreto de la zona de circulación

COORDENADAS	N	106300	106400
	E	095600	NO INFORMA
CUADRANTE No	14	PUNTO DE REFERENCIA: LA VIRGEN	

		
172 Falla de nominada "Piel de Cocodrilo" en el pavimento flexible.	253 Se observan fisuras en el pavimento alrededor de los reductores de velocidad	494 Fisuras en el pavimento sin sello.

COORDENADAS	N	106200	106300
	E	096100	096000
CUADRANTE No	16	PUNTO DE REFERENCIA: PARQUEADERO PUBLICO CESION 1	

		
090 Señales reglamentarias en mal estado	285 Zonas de circulación peatonal en mal estado	402 Zonas verdes mal cuidadas

COORDENADAS	N	106200	106300
	E	096000	095900
CUADRANTE No	17	PUNTO DE REFERENCIA: DIAGONAL 22ª –PLATAFORMA DE ASCENSO	




		
240 Sectores donde los sardineles no están instalados	056	595 Daños en las placas de concreto de la zona de circulación

COORDENADAS	N	106200	106300
	E	095900	095800
CUADRANTE No	18	PUNTO DE REFERENCIA: DIAGONAL 22ª –PLATAFORMA DE ASCENSO No 3	

		
005 Fracturas en el pavimento	167 Se observan grandes huecos con aposamientos de agua, lo cual afecta la estructura del pavimento	393 Instalación de equipos en las zonas de circulación, deteriorándolas. Se observa las tabletas fracturadas

		
473 Fallas denominadas "Piel de Cocodrilo"	554 Juntas de construcción sin sello	

COORDENADAS	N	106200	106300
	E	095800	NO INFORMA
CUADRANTE No	19	PUNTO DE REFERENCIA: CURVA FRENTE A LA BOMBA-REPARCHEOS	

		
313 Los huecos afectan las vías del Terminal y permiten que los daños en el pavimento de aumenten	328 Fisuras en las placas	408 Por un inadecuado bombeo del pavimento y la falta de limpieza de los sumideros se presentan los encharcamientos en las vías

COORDENADAS	N	106200	106300
	E	NO INFORMA	095600
CUADRANTE No	20	PUNTO DE REFERENCIA: SALIDA AV. BOYACA ANTES DE LA VIRGEN	

		
283 Daños que se encuentran a lo largo de la vía que sale a la Av. Boyacá	348 Fisuras longitudinales y encharcamientos a lo largo de la vía que sale a la Av. Boyacá.	428 Fisuras longitudinales y transversales.

COORDENADAS	N	106100	106200
	E	096000	095900
CUADRANTE No	23	PUNTO DE REFERENCIA: AREA PARQUEADERO TAXIS	

		
114 En las Zonas de circulación las tabletas se encuentran sueltas, partidas o no hay y las cintas en gravilla están fracturadas	422 Escombros en las zonas verdes (separadores) dentro del Terminal	491 En las Zonas de circulación las tabletas se encuentran sueltas, partidas o no hay y las cintas en gravilla están fracturadas

COORDENADAS	N	106100	106200
	E	095900	095800
CUADRANTE No	24	PUNTO DE REFERENCIA: PLATAFORMA DE ENCOMIENDAS-EXCRETRAS	

		
---	--	---

004 Encharcamientos que afectan la estructura del pavimento.			252 Huecos en diferentes sectores de la vía
			
264 Grandes huecos en las vías afectan la movilidad y ocasionan que la estructura del pavimento siga fallando		305 Las zonas de circulación se encuentran en mal estado	332 En el sector frente a Excretas, se observan fisuras en el pavimento que no han sido selladas
COORDENADAS	N	106100	106200
	E	095800	NO INFORMA
CUADRANTE No	25	PUNTO DE REFERENCIA: SALIDA AV. BOYACA	

		
082 Los daños en los andenes y vías son generalizados, como se observan en la foto	147 Daños en el pavimento	277 Los sumideros sin mantenimiento
		
363 Se encuentran Policías sin estar debidamente señalizados con pintura y huecos en las vía	443 Daños de piel de cocodrilo	394 Tapas en lámina alfajor. El pavimento adyacente fisurado y con hundimientos

COORDENADAS	N	106000	106100
	E	096000	095900
CUADRANTE No	27	PUNTO DE REFERENCIA: SALIDA AV. BOYACA	

		
061 Los andenes paralelos a la Zona de Parqueo de Taxis se encuentran deterioradas,	126 Los andenes paralelos a la Zona de Parqueo de Taxis se encuentran deterioradas, tabletas partidas y ausencia de las mismas en varios sectores	

COORDENADAS	N	106000	106100
	E	095900	095800
CUADRANTE No	28	PUNTO DE REFERENCIA: SALIDA A LA CARRERA 68 D	

		
503 Los andenes paralelos a la Zona de Parqueo de Taxis se encuentran deterioradas, tabletas partidas y ausencia de las mismas en varios sectores	298 Huecos y señalización horizontal deficiente y en mal estado (pintura)	378 Daños en diferentes sectores de la vía son una constante.

COORDENADAS	N	106700	106600
	E	95900	95800
CUADRANTE No	3-5-11-17	PUNTO DE REFERENCIA: PLAZA TERMINAL: -MODULO NO 1 -AMARILLO-MODULO NO 2-AZUL-MODULO NO 3 -ROJO	

		
---	---	---

<p>289 Panorámica general de la Plaza del Terminal. Se encuentra deteriorada en gran parte.</p>	<p>077 Tuberías de PVC instalada sin protección. Las cintas en gravilla están fracturadas</p>	<p>289 Tabletas y cintas de gravilla fracturadas. Al fondo los contadores sin protección</p>
		
<p>313 Las zonas de circulación están en malas condiciones, como se observa en la foto</p>	<p>349 Grietas en las zonas de circulación</p>	<p>389 Un gran porcentaje de la Plaza se encuentran sin tabletas.</p>
		
<p>171 El sumidero perimetral se encuentra en muy mal estado. Un gran porcentaje de las rejillas se encuentran fracturadas</p>	<p>365 El sumidero perimetral se encuentra en muy mal estado. Por falta de rejillas en concreto esta protegido por tablas.</p>	<p>495 El sumidero perimetral se encuentra en muy mal estado. Las rejillas están obstruidas por falta de limpieza</p>
		
<p>016 Las cintas de concreto y gravilla están fracturadas</p>	<p>179016 Las cintas de concreto y gravilla están fracturadas</p>	<p>353 La gravilla alrededor de la Torre se encuentra totalmente deteriorada y con maleza. Al igual que las tapas de las cajas</p>
		

146 En el sumidero perimetral se encuentran cajas de llaves mangueras, destapadas y sin señalización	159 En el sumidero perimetral se encuentran cajas de llaves mangueras, destapadas y sin señalización	065 Los medidores se encuentran sin ningún tipo de protección
		
167 Las cajas de los medidores del acueducto se encuentran sin tapa y están completamente oxidadas.	442 Las cajas que protegen los medidores se encuentran completamente oxidadas y abiertas	454 La instalación de los medidores se realiza de forma anti técnica, sin respetar la fachada del edificio

En visita fiscal realizada por el grupo auditor a las instalaciones y vías internas de la Terminal de Transportes S.A. se encontró que las vías en su gran mayoría se encuentran en mal estado evidenciándose fisuras, roturas en el pavimento, hundimientos, baches, reductores de velocidad en mal estado, falta de señalización horizontal y vertical y pavimentos sin el adecuado bombeo lo que ocasiona apasamientos,

Igualmente en la Plaza del Terminal que es el acceso a las instalaciones presenta: fracturas generalizadas en las tabletas y cintas de gravilla y concreto, el sumidero perimetral se encuentra en condiciones deplorables es decir rejillas rotas y/o ausencia de las mismas, adicionalmente algunas de estas son reemplazados con tablas de madera, situación agravada por la falta de limpieza y mantenimiento que no permite recoger las aguas lluvias adecuadamente, tuberías en pvc a la vista (sin protección) también se evidenció la falta de prevención por el retiro de las tapas de las cajas sin estar debidamente señalizado esto con el fin de evitar accidentes a los usuarios de la Terminal.

Así mismo se observó en la fachada del Terminal las cajas de los medidores de los diferentes servicios públicos que presentan un estado de abandono, deterioro y falta de identificación de los mismos.

Las zonas de circulación presenta falta de mantenimiento reflejado igualmente en las fisuras, aunado a la instalación de equipo sobre estas zonas de forma anti estética, escombros en el separador de la plataforma de descenso y sardineles en mal estado y/o ausencia de estos. En la zona de acopio de basuras presenta mal estado y condiciones antihigiénicas para las personas que laboran en esta área.

Como se observa en el registro fotográfico, el pésimo estado de las vías y la falta de mantenimiento de las instalaciones internas y externas, ocasionan que el servi-

cio prestado sea deficiente tanto para los empleados, usuarios y a las empresas de transporte y a su parque automotor, lo que puede ocasionar daños en los vehículos y accidentes, De no atenderse de manera oportuna en el largo plazo las intervenciones en las vías e instalaciones serán más costosas.

Las conductas descritas, podrían dar lugar a un presunto hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional artículo 209; Ley 489 de 1998 artículo 3 y 4; Ley 87 de 1993 artículo 2; Ley 80 de 1993 artículos 3, 23, 25 y 26; Ley 734 de 2002 artículos 34 numerales 1, y 2, artículo 35 numeral 1.

TRANSCRIPCIÓN NORMAS APLICABLES

Las conductas definidas en los hallazgos enunciados se enmarcan en la siguiente normatividad aplicable:

Contenido del Contrato N° TT-106 de 2009, suscrito entre la Terminal de Transporte S.A. y el Consorcio Obras Viales-05.

CONSTITUCIÓN NACIONAL

***Artículo 209.** La función administrativa esta al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Ley 489 de 1998, Artículo 3o. PRINCIPIOS DE LA FUNCION ADMINISTRATIVA. *La función administrativa se desarrollará conforme a los **principios constitucionales**, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, **moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia.** Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuanto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.*

PARAGRAFO. *Los **principios de la función administrativa deberán ser tenidos en cuenta por los órganos de control** y el Departamento Nacional de Planeación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 343 de la Constitución Política, al evaluar el desempeño de las entidades y organismos administrativos y al juzgar la legalidad de la conducta de los servidores públicos en el cumplimiento de sus deberes constitucionales, legales o reglamentarios, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular.*

Ley 87 de 1993, en el artículo 2o. *“Establece los principios constitucionales que debe caracterizar la administración pública, el diseño y el desarrollo del Sistema de Control Interno se orienta-*

rá al logro de los siguientes objetivos fundamentales: a) Proteger los recursos de la organización, buscando su adecuada administración ante posibles riesgos que los 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;”.

La Ley 80 de 1993 Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en:

Artículo 3º.- DE LOS FINES DE LA CONTRATACIÓN ESTATAL. Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.

Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que, además de la obtención de utilidades cuya protección garantiza el Estado, colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones.

Artículo 4o. DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE LAS ENTIDADES ESTATALES. Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: numeral 4o. “Adelantarán revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan. Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías.”

Artículo 23º.- De Los Principios de las Actuaciones Contractuales de las Entidades Estatales. Las actuaciones de quienes intervengan en la contratación estatal se desarrollarán con arreglo a los principios de transparencia, economía y responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. Igualmente, se aplicarán en las mismas las normas que regulan la conducta de los servidores públicos, las reglas de interpretación de la contratación, los principios generales del derecho y los particulares del derecho administrativo.

Artículo 25 DEL PRINCIPIO DE ECONOMIA. En virtud de este principio:

12. **Con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección o de la firma del contrato, según el caso, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones o términos de referencia.**

La exigencia de los diseños no regirá cuando el objeto de la contratación sea la construcción o fabricación con diseños de los proponentes.

19. El contratista prestará garantía única que avalará el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato, la cual se mantendrá vigente durante su vida y liquidación y se ajustará a los límites, existencia y extensión del riesgo amparado. Igualmente, los proponentes prestarán garantía de seriedad de los ofrecimientos hechos.

Las garantías consistirán en pólizas expedidas por compañías de seguros legalmente autorizadas para funcionar en Colombia o en garantías bancarias.

Artículo 26º.- DEL PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD. En virtud de este principio:

1o. Los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, **a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato.**

2o. Los servidores públicos responderán por sus actuaciones y omisiones antijurídicas y deberán indemnizar los daños que se causen por razón de ellas.

4o. **Las actuaciones de los servidores públicos estarán presididas por las reglas sobre administración de bienes ajenos y por los mandatos y postulados que gobiernan una conducta ajustada a la ética y a la justicia.**

8o. **Los contratistas responderán y la entidad velará por la buena calidad del objeto contratado.**

LEY 610 DE 2000, (RESPONSABILIDAD FISCAL) Artículo 6º: 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, uso indebido o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente e 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.

3.4.4.2. Contrato TT- 31-2007.

Contratista: José Maria del Castillo

Nit: 19.329.902-1

Objeto: Prestación de servicios profesionales para el acompañamiento y asesoría permanente para actuar como apoderado en el proceso arbitral por las controversias contractuales surgidas en la ejecución del Contrato TT-080-2006 entre la Terminal de Transporte S.A; y Conconcreto S.A. ante el centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de

Comercio de Bogotá con la independencia Técnica y administrativa por parte del contratista.

Valor del contrato \$16.240.000. Incluido IVA

Plazo de ejecución seis (6) meses.

Fecha de suscripción: 16 de Mayo de 2007

Interventor: Francisco Javier Bernal B.

Fecha de iniciación: 04 de julio de 2007

Mediante comunicación Radicada en el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá el 08 de agosto de 2007, el apoderado de la Terminal de Transporte S.A. realizó la "Solicitud de convocatoria de un tribunal de Arbitramento", donde solicitó las siguientes pretensiones.

- PRETENSIONES.

"Se determine el precio que la Terminal de Transporte S.A, debe cancelarle a la sociedad Concreto S.A, respecto de las actividades denominadas excavación de pilotes de diámetros de 60 y 70 cms; por una parte y por la otra la actividad acero estructural previstas dentro del contrato TT-80-2006".

- HECHOS

El apoderado de la terminal de Transporte S.A; en el numeral 6. Establece que *"Una vez suscrita el acta de iniciaciones encontró que había actividades que se necesitaban ejecutar pero en una cantidad sustancialmente diferente a las que habían sido previstas en el Pliego de Condiciones.*

Numeral 7. En efecto, en el Pliego de condiciones para la actividad excavación de pilotaje de 60 centímetros de diámetro se previeron 1716 metros lineales de excavación, pero después se determinó que la actividad real a ejecutar era 1760 metros lineales adicionales en excavación. Concreto S.A. para esta actividad propuso un precio unitario de \$445.02 mas el AIU costo directo en pesos por metro lineal de excavación.

Numeral 8. Para la actividad excavación de pilotes de 70 cms. De diámetro, el pliego de condiciones previó la ejecución de 326 metros lineales, pero después se determinó que la cantidad real a ejecutarse era de 1100 metros lineales adicionales. Para esta actividad Concreto S.A. propuso un precio de \$569.040 costo directo por metro lineal excavado.

Numeral 9. Para la actividad de suministro y colocación de acero estructural, el pliego de condiciones determinó que la cantidad a ejecutarse era de 665.000 kilogramos, pero después se verificó que debía ejecutar por esta actividad una cantidad adicional aproximada de 241.000 kilogramos. Concreto S.A. par a este ítem propuso un precio unitario de \$3.850 kilogramo.

Numeral 10. *En vista de que Concreto S.A. ofrecía ejecutar las actividades previstas en el numeral anterior a los precios de su propuesta, para la entidad contratante no resultaba aceptable toda vez que en los precios de mercado, especialmente para la excavación de pilotes, eran sustancialmente inferiores.*

En la evaluación realizada al contrato TT-80-2006, se evidenció que la Terminal de Transporte S.A., no tuvo en cuenta las observaciones y advertencias realizadas por varios de los proponentes, específicamente en lo relativo a definir tanto el límite superior como el inferior a fin de neutralizar el riesgo en el que se propusieran precios artificialmente altos y/o bajos en su oferta, lo que posteriormente ocurrió.

Mediante comunicación con radicado No. 2006ER3761 el 6 de octubre de 2006, la firma Arquitectos e Ingenieros Asociados S.A., requirió, entre otros aspectos, el siguiente: *“1. Solicitamos que sea publicado el presupuesto oficial DETALLADO con cada uno de los precios unitarios correspondientes a los ítems que conforman el presupuesto y establecer un rango de tal manera que no se vayan a presentar precios artificialmente desbalanceados. De igual manera, les solicitamos publicar el AIU OFICIAL.”*

Lo anterior indica, que si la entidad hubiese examinado imparcialmente las propuestas, hubiese detectado y conceptuado que dadas las evidentes diferencias de los precios unitarios en la propuesta presentada por la firma CONCRETO S.A. en su Formato No. 2 respecto de las actividades de Excavación de Pilotes de diámetro 60 cms, excavación de Pilotes 70 cms, y Acero Estructural, ésta se debió rechazar tal como lo estipulaba la Nota 6 del Formato No. 2 del pliego de condiciones definitivo de la Licitación Pública TT-LP-01-2006.

Si bien es cierto estas diferencias de los precios unitarios se presentó también para el Acero Estructural, y en este ítem la diferencia fue a favor de la entidad, estos valores no compensan la diferencia tan evidente presentada en las excavaciones de los pilotes, y sólo representa una disminución en un porcentaje muy mínimo que para éste precio escasamente se disminuyó en un 0.2 veces.

Para solucionar la controversia generada entre las partes, el 16 de febrero de 2009 el Tribunal de Arbitramento resuelve declarar que los precios unitarios que la Entidad debe cancelarle a CONCRETO S.A., para las mayores cantidades de actividades de excavación de pilotes de 0.60 y 0.70 m de diámetro y del acero estructural es a los precios que están contemplados en la oferta del Contratista que hace parte del Contrato TT-80/2006.

3.4.4.2.1. Hallazgo Administrativo con incidencia disciplinaria, porque las pretensiones realizadas por la Terminal de Transporte a través de su apoderado van en contravía de la protección y la salvaguarda del patrimonio público..

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, este ente de control considera que las pretensiones formuladas por la Terminal de Transportes S.A; a través del apoderado difieren de la situación que originó la controversia contractual respecto a las grandes diferencias de precios para los ítems Excavación para pilotaje D= 0.60 m de diámetro, Excavación para pilotaje D= 0.70 m de diámetro y Suministro de Acero Estructural, donde el precio unitario tuvo un incremento del 749,3% y 697,8% respectivamente con respecto a los precios de mercado, por lo tanto las pretensiones propuestas en la controversia vulneran la protección y la salvaguarda del patrimonio público.

La situación descrita anteriormente se considera como un presunto hallazgo administrativo con incidencia **disciplinaria**, por el incumplimiento de la Ley 734 de 2002, Artículo 34 Numeral 2.

3.4.4.3. Contrato TT-21-2010

3.4.4.3.1. Hallazgo administrativo por falta de planeación en los procesos de contratación. La Terminal de Transportes permite que un contratista subcontrate actividades en contra de las políticas de seguridad, generando riesgos para los diferentes actores que allí confluyen. De igual manera en el operativo realizado por la Contraloría de Bogotá, **el 14 de octubre de 2010, se evidenció que en la Terminal Central, del total de 64 cámaras de seguridad instaladas, 21 que corresponden al 33% del sistema se encontraban fuera de servicio, es decir, que los usuarios del servicio de transporte interurbano se encontraron desprotegidos al menos durante los días del puente del 18 de octubre de 2010.**

Por falta de planeación en los procesos de contratación. La Terminal de Transportes permite que un contratista subcontrate actividades en contra de las políticas de seguridad, generando riesgos para los diferentes actores que allí confluyen, permitiendo determinar:

1. Falta de planeación en los procesos de contratación, donde la Terminal de Transporte S.A. crea escenarios, para que un contratista subcontrate actividades que la T.T. S.A; venía contratando directamente.
2. Por ir en contra de las políticas de seguridad de la Terminal de Transporte, colocando la integridad y seguridad de la infraestructura como la de los actores que allí confluyen, puesto que a la fecha no se tiene en óptimo estado los sistemas tecnológicos de apoyo a la seguridad y vigilancia con los que cuentan dichas instalaciones.

3. Ausencia de control y seguimiento al desarrollo del objeto contractual pactado *“servicio de vigilancia y seguridad integral de los bienes e inmuebles de propiedad de la Terminal central y Terminal del sur, Así como la administración y mantenimiento de los CCTV de las dos Terminales”*, evidenciado en los informes de interventoría, los cuales carecen de valor agregado, específicamente al ítem de mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV.

Estos hechos se generan a partir del 1 de marzo en donde el Gerente administrativo y financiero de la Terminal de Transportes, proyecta el análisis de conveniencia y oportunidad, en el que justifica la necesidad de contratar *“Servicio de vigilancia y seguridad integral de los bienes e inmuebles de propiedad de la Terminal central y Terminal del sur, así como la administración y mantenimiento de los CCTV de las dos Terminales”*.

1. *“Es prioritario prever y propender por la seguridad y vigilancia en la zona operativa de la Terminal Central, parqueadero lote 12, lotes de soacha y cangrejal, zona de taxis y toda la infraestructura que compone la Terminal del sur, los cuales son propiedad de la Terminal de Transportes S.A, así como en aquellos lugares donde se requiera el servicio”*.
2. *“Ha sido prioridad para la Terminal de Transporte, el mejoramiento del servicio de vigilancia para lograr que la seguridad sea una de las ventajas competitivas de la Terminal Central y Terminal del sur y así ofrecer confianza y tranquilidad a las personas que laboran en la misma y a los ciudadanos que hacen uso de sus servicios”*

De la misma manera se exponen argumentos tales como:

1. cumplir con la seguridad de las terminales de transporte en la cual se hace necesaria la contratación de un servicio de vigilancia privada, que ofrezca condiciones óptimas de seguridad.
2. prever los riesgos que pueda afectar la ejecución del contrato y cuya responsabilidad debe ser compartida entre el contratante y contratista.

Seguidamente el 27 de abril de 2010 formula y justifica el proyecto denominado *“Servicio de vigilancia y seguridad integral de los bienes e inmuebles de propiedad de la Terminal de Transportes del sur, así como la administración y mantenimiento de los CCTV de las dos terminales”* el cual tiene por objeto *“prestar el servicio de seguridad y vigilancia, en las instalaciones de la Terminal central y la Terminal del sur, lote de Soacha y lote cangrejal, propiedades de la Terminal de Transportes S.A.”*.

Plazo de ejecución: 12 meses.

Lugar de ejecución: Instalaciones de la Terminal Central, Terminal del Sur, lote N° 12, lote Soacha y lote el cangrejal.

Interventoría y supervisión: ejercida y supervisada por el jefe del Departamento de Seguridad o quien designe el Gerente General.

Valor: \$1.820.000.000 (incluido IVA).

En este proyecto se puntualizan diferentes aspectos relacionados con las características de la prestación de servicio, tanto para la Terminal Central como para la Terminal del Sur, en las que se encuentran en el numeral 17 y 11 respectivamente para cada Terminal *“Administración y mantenimiento preventivo por lo menos uno cada dos meses y correctivo los que haya lugar al circuito cerrado de televisión de la Terminal Central, incluyendo el cambio de repuestos de ser necesarios, así como el cambio total, la adición o reubicación de equipos que componen el circuito cerrado de televisión de esta Terminal, previa aprobación del interventor que designe la Gerencia General para tal fin, teniendo en cuenta los requerimientos técnicos para la optimización de la seguridad y la operación.”*, en el 18 y 12 *“A lo mencionado en el numeral anterior, se le asignará un presupuesto cuyo monto es agotable, determinado por la Entidad, el cual se fijará una vez se efectuó el diagnóstico e inspección técnica por parte del adjudicatario de la presente”* y en el numeral 19 y 13 *“Teniendo en cuenta los numerales inmediatamente anteriores el circuito cerrado de televisión de la Terminal Central,.....”*.

Es así como, lo expuesto anteriormente se refleja en el pliego de condiciones para la licitación TT-LP-01-2010; donde para la actividad de mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV deben tener los siguientes requisitos y condiciones, tal como lo exponen los siguientes literales, tanto para el Terminal Central y del Sur.

Z) *“El contratista se obliga a la administración de los circuitos cerrados de televisión del Terminal central y del sur, de igual manera, el contratista se obliga al mantenimiento preventivo y correctivo de los circuitos cerrados de televisión del Terminal central y Terminal del sur, **para tal fin podrá subcontratar con empresas especializadas en la prestación de esta clase de servicios**, para la administración y mantenimiento, (preventivo y correctivo) de los circuitos cerrados de televisión de las terminales, sean presupuestado dentro del presupuesto oficial la suma de \$100.000.000.*

El mantenimiento preventivo se realizara (uno) cada dos (2) meses.

El numero de mantenimientos correctivos estará determinado por la necesidad de los circuitos cerrados de las terminales de pasajeros e incluye el cambio de repuestos que sea necesario así como el cambio total, la adición y reubicación de equipos que posponen el circuito cerrado de televisión de las terminales de pasajeros, previa aprobación del interventor que designe la Gerencia General para tal fin, teniendo en cuenta los requerimientos técnicos para la optimización de la seguridad y de la operación”

En el mismo pliego de condiciones se evidencio en el numeral 10 “Un servicio para la central de comunicaciones, durante 24 horas entres turnos de 8 horas cada uno cumplirán las siguientes consignas:

- Garantizar seguridad a los viajeros, al personal y a las instalaciones.
- Brindar apoyo y seguridad a los miembros de la Terminal por medio de las cámaras.
- No permitir el ingreso de personas extrañas sin previa autorización del jefe del departamento de seguridad a la central de comunicaciones.
- Se efectuara monitoreo permanente a cada uno de los lugares de la Terminal.
- Atender los casos que se presenten en el sector y coordinar con la policía de acuerdo con la competencia.

El contratista se obliga a la administración del CCTV del Terminal tanto central como del sur de igual manera el contratista se obliga al mantenimiento correctivo y preventivo del CCTV del ambos terminales incluido los tres (3) arco detectores de metales para la administración y mantenimiento (correctivo y preventivo) de los CCTV de dos (2) terminales se han presupuestado \$100.000.000; El mantenimiento correctivo tendrá un monto agotable.

Así mismo la empresa Unión Temporal GS 2010, conformada por Guardianes compañía líder de seguridad Ltda. Y Cooperativa de vigilantes Starcoop-Starcoop C.T.A., presenta su propuesta a dicha licitación; en la que relacionan los valores a los ítem relacionados expresamente con seguridad y vigilancia de las diferentes áreas de las Terminales, y donde se evidencia que el proponente se rige a lo establecido en el pliego de condiciones, específicamente lo relacionado en el inciso (z), en el cual la Terminal de Transportes, autoriza a los proponentes a subcontratar con una empresa especializada el mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV de las Terminales.

Para el 8 de junio de 2010 se celebra el contrato TT/21 entre la Terminal de Transporte y la U.T. GS 2010, bajo las características y requisitos planteados en el pliego licitatorio.

Es así como el 16 de junio se da inicio al desarrollo del objeto contractual pactado, en el cual se designa como interventor del contrato al Gerente Operativo a partir del 8 de junio de 2010, pero a partir del 13 de agosto se asigno como interventor al Gerente de Operaciones.

Consecuentemente una vez se instala el grupo auditor en la Terminal de Transporte se realizan el 14 de octubre de 2010 la visitas fiscal N° 1, que tuvo como objeto

verificar el estado y funcionalidad de las 64 cámaras de seguridad que se encuentran instaladas en las diferentes zonas de la Terminal, de lo que se evidencio que para la zona 1 se encuentran fuera de servicio las cámaras 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 y 14 de las 16 que se encuentran instaladas en esta zona; para la zona 2 no están en servicio las cámaras 11 y 16, para la zona 3 las cámaras 5, 10, 15 y 16 y en la zona DVR las cámaras 1, 7, 15 y 16, de esta manera se puntualiza que de 64 cámaras 21 se encuentran fuera de servicio (32.8%).



Luego, el 19 de octubre; se lleva acabo la vista fiscal 2, que tiene como objeto, clarificar el escenario en el que se desarrolla el contrato TT-21 de 2010 y donde se puntualiza:

1. La T.T. informa que *“el mantenimiento del CCTV se encuentra a cargo de la U.T. GS 2010”*; mantenimiento que a la fecha no ha iniciado.
2. Que no hay a la fecha medidas de apremio puesto que la Terminal considera que *no existe incumplimiento del contratista, aduciendo que inicialmente se procedió a realizar un procedimiento de inspección, en que se debía establecer la solución mas optima sobre los equipos requeridos; para el caso de la central los equipos han superado su vida útil y se requiere de un estudio con el fin de evitar costos innecesarios y para el sur se debe estudiar la debida inspección.*
3. La T.T. coloca a disposición tres (3) informes de interventoría en los cuales no se ve el valor agregado de tal actividad frente al desarrollo de las actividades pactadas contractualmente, lo que denota la falencia de seguimiento puntual al cumplimiento cabal de de las mismas por parte de la T.T.
4. Se realizaron actas de visita técnica al CCTV los días 16 de julio, 26 de julio, 9 agosto y 23 de agosto, con el fin de *“constatar el estado actual del sistema”*, donde la primera acta esta firmada por el representante del contratista

U.T y por un ingeniero de sistemas de la T.T y las restantes solo por el representante de la U.T.

Posteriormente para el 22 de octubre se realiza visita fiscal 3, la cual tiene por objeto establecer la pertinencia de las etapas realizadas en el proceso precontractual y contractual del contrato en mención, de lo que se evidencio:

1. La T.T. expone que *“una vez firmado el contrato con la U.T., se acuerda que evalué el estado del CCTV, estableciendo unas inspecciones periódicas, para que al finalizarlas el contratista recomendara la situación mas optima y así definir que es lo que requería la T.T. en el tema de mantenimiento preventivo y correctivo”*
2. Se establece que según la T.T. los requerimientos técnicos que contenía el pliego de condiciones eran suficientes para definir la actividad a realizar en el CCTV por el contratista.
3. Para la T:T: el hecho que el CCTV tenga falencias en su optimo estado, es calificado como de *“riesgo bajo ya que este es un instrumento de apoyo al recurso físico y como medio de registro”*.

Consecuentemente se evalúa el contrato TT/188, donde el análisis de oportunidad y conveniencia de esta contratación esta sustentada por los siguientes argumentos *“ Para la T.T es prioridad mantener el CCTV en funcionamiento las 24 horas.....,suministrar las herramientas necesarias para poder garantizaren optimas condiciones de funcionabilidad,deben garantizar el 100% de funcionamiento y por ende brindar seguridad a los ciudadanos, usuarios, empresas, conductores que de una u otra manera utilizan las instalaciones, por esto se hace necesario la contratación de este mantenimiento al CCTV, para seguir brindando seguridad y minimizar los factores de riesgo, atraco y robo a los usuarios de la T.T”*.

De esta manera se realiza el procedimiento de solicitud de cotización del proyecto *“ Mantenimiento preventivo y correctivo al CCTV de la Terminal central”*, por el cual se reciben cotizaciones de dos empresas, las cuales definen los parámetros en los cuales se realizara el mantenimiento preventivo y correctivo de la CCTV y en la formulación y justificación básica de proyecto se determina en las obligaciones especificas de prestación del servicio que *“Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo a los equipos de CCTV de la Terminal central. Se realizan tres (3) visitas, donde por equipo se realizarían los siguientes procesos: Mantenimiento preventivo: Cada mantenimiento esta encaminado a elaborar ajustes, calibraciones y optimización de cada sistema. En cada mantenimiento se realizaran los siguientes procedimientos.....Mantenimiento correctivo: dentro de las labores de mantenimiento correctivo una vez sea detectada o reportada una*

falla, procederá a evaluarla, con el fin de determinar con exactitud la ubicación de la falla y en caso que usted autoricen la adquisición de los”.

En la misma formulación y justificación del proyecto se define el perfil específico de los proponentes así *“Empresa con mínimo dos años de experiencia comprobada en mantenimiento de equipos de circuito cerrado de televisión iguales a los existentes en la T.T.”*; finalmente se suscribe el contrato 188 de 2009 con la Compañía Latinoamericana de Seguridad y Protección Ltda. Clase Ltda, por un valor de \$50.000.000, con un plazo de 7 meses y en el cual se hace referencia en la cláusula novena (obligaciones específicas del contratista y/o especificaciones técnicas), los equipos y procedimientos tanto de mantenimiento preventivo como correctivo que se debía realizar.

Una vez evaluado el entorno en que se desarrollo precontractual y contractualmente el contrato TT-21 de 2010, se evidencio:

1. Que la actividad del mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV de la terminal, se contrato unido a la actividad de seguridad y vigilancia de las diferentes zonas de la terminal, situación que enmarca un escenario de improvisaciones por falta de definición en sus políticas de administración, ya que este se venían contratando por separado, el cual definía desde el inicio del proceso precontractual las características y especificaciones técnicas bajo procedimientos de las actividades a realizar y donde era la T.T directamente quien realizaba esta contratación, situación que inicia un carrera de actuaciones poco transparentes que van en contra de la seguridad e integridad del Terminal y los actores que allí confluyen.
2. Donde desde la consecución del análisis de oportunidad y conveniencia, de la formulación y justificación básica del proyecto, de la solicitud de cotización, de los pliegos licitatorios y de la suscripción del contrato, la actividad de mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV, la cual hace parte activa del objeto contractual pactado, no evidencia un soporte técnico y específico cualitativamente; que defina la necesidad de esta actividad para la T.T., tal como se define para la actividad de servicio de vigilancia y seguridad integral de los bienes e inmuebles de propiedad de la T.T.
3. Los comunicados enviadas por las diferentes empresas por solicitud de cotizaciones no evidencia ni la especificación técnica ni las características cuantitativas y cualitativas para la actividad del mantenimiento preventivo y correctivo, así como se definieron para la seguridad y vigilancia de las diferentes zonas del terminal central y del sur.
4. El hecho evidenciado el 14 de octubre y ratificado el 22 de octubre con acta de visita fiscal, en el que el 32.8 % de las cámaras de la Terminal central no se encuentren en funcionamiento, resalta el incumplimiento a las políticas de seguridad de la terminal, de la misma manera a los parámetros que defi-

nieron la celebración del contrato TT/21 de 2010 suscrito el 8 de junio y donde a la fecha no se ha dado inicio a la actividad del mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV de la terminal central y la del sur, situación que enmarca la complacencia que la TT ostenta con el contratista, por causas que son atribuibles a la legalización de situaciones pactadas desde la formulación del contrato y ratificadas en los pliegos de condiciones como son:

- Que el contratista podrá contratar con empresas especializadas en la prestación de esta clase de servicio, es decir un tercero el ítem de mantenimiento preventivo y correctivo del CCTV central y del sur, deber que es específicamente del la T.T y en el cual se confirma, con antelación que las empresas proponentes no cumplen con este requerimiento de servicio.
- Que el presupuesto asignado es a monto agotable, determinado por la entidad el cual se fijara una vez se efectúe el diagnóstico e inspección técnica por parte del contratista, y en la cual la T.T cuenta con los datos históricos de esta actividad, como producto de contrataciones individuales en este tema y por lo que no se clarifica el hecho de realizar una contratación sin definir con antelación un ponderado del costo de ella por parte de la entidad.
- Lo que conduce a evidenciar, que en la actualidad no se ha dado iniciado con el mantenimiento preventivo que es uno cada dos meses es decir a la fecha se llevarían dos mantenimientos preventivos y con relación al correctivo es evidente que no se ha iniciado dado el grado de abandono del CCTV de la Terminal, situación que es avallada por la T.T en aras de estar bajo el libre albedrío el sistema de apoyo tecnológico con el que cuenta la terminal a las decisiones del contratista.

3.4.4.4. Contrato TT-57 De 2008

CONCEPTO	DATOS
OBJETO DEL CONTRATO	Prestación del servicio de vigilancia y seguridad integral para la permanente y adecuada protección de personas, bienes muebles e inmuebles de propiedad de la terminal, así como de aquellos por los que le correspondieren velar en virtud de disposición legal, contractual o convencional en la zona operativa de la Terminal de Transporte S.A. de Bogotá Lote 12, el lote ubicado en Soacha y el Lote el Cangrejal ubicado en la zona el Verbenal con independencia técnica y autonomía administrativa sin generar ningún tipo de vínculo laboral.
No. LICITACION	TT-LP-02-2008

CONCEPTO	DATOS
CONTRATISTA	EMPRESA DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA PRIVADA SERVICONFOR LIMITADA
NUMERO DEL CONTRATO	TT-57 de 2008
VALOR INICIAL	\$914.815.800
PLAZO INICIAL	12 meses
FECHA INICIO	01 de mayo de 2008
FECHA TERMINACION INICIAL	30 de abril de 2009
Adición No 01	\$60.987.516
Adición No 02	\$6.481.680
Valor total del contrato	\$982.284.996
Acta de liquidación	01 de junio de 2009

De acuerdo con el Acta de liquidación suscrita entre las partes manifiestan que el contratista cumplió a satisfacción con el objeto del contrato.

3.4.4.5. EN LA TERMINAL DE TRANSPORTE DURANTE EL PERIODO ABRIL –SEPTIEMBRE DE 2010 SE DESPIDEN 23 EMPLEADOS SIN JUSTA CAUSA Y SE CON RECURSOS DEL PATRIMONIO PÚBLICO Y SE PAGAN INDEMNIZACIONES EN LA CUANTIA DE \$376 MILLONES, LO MISMO VIENE SUCEDIENDO EN LA COPROPIEDAD DE LA TERMINAL DE TRANSPORTES EN LA CUAL A PESAR DE QUE EL ESTADO TIENE UNA PARTICIPACIÓN DEL 87.98%, SE NEGARON A SUMINISTRAR INFORMACIÓN, INCLUSO A PESAR DE HABER SIDO SOLICITADA ESTA POR INTERMEDIO DE LA GERENCIA DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., EL CUAL EN COMUNICACIÓN No. 2010EE4768 del 23/12/2010, EN RESPUESTA A LA SOLCITUD DE LA CONTRALORIA DE BOGOTA MANIFESTÓ .. (...)NOS PERMITIMOS INFORMAR QUE LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., NO ESTÁ FACULTADA PARA SUMINISTRAR INFORMACIÓN QUE SE REQUIERE EN DICHO DOCUMENTO, TODA VEZ, QUE LA TERMINAL BOGOTA – COPROPIEDAD, ES UNA ENTIDAD DE CARÁCTER PARTICULAR, QUE SE RIGE POR LA LEY 675 DE 2001(...)

3.4.4.5.1. Hallazgo administrativo porque la Terminal de Transporte dio por terminada la relación laboral de veintitrés (23) empleados que conllevó al reconocimiento y pago de indemnizaciones laborales por valor aproximado de \$376 millones de pesos, derivada en decisiones antieconómicas que extendieron el tiempo

de indemnización de doce empleados y en la inadecuada planeación de las necesidades de talento humano.

La Terminal de Transporte S.A., es una sociedad de economía mixta del orden distrital, constituida como sociedad anónima, con una participación pública del 87.98% (76.12% del distrito capital y 11.86% del orden nacional).

**Composición del Capital Social a 31 de diciembre de 2009
Terminal de Transporte S.A.**

ACCIONISTAS	PARTIC.
DISTRITO	76,12
NACIONAL	11,86
PRIVADO	12,02
TOTAL	100,00

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte.

Por ser de naturaleza mixta con una participación pública inferior al 90%, sus actos administrativos y en especial los relacionados con la administración del talento humano se rige por el derecho privado.

El régimen laboral de los trabajadores de la Terminal de Transporte está consagrado en el artículo 69 de los estatutos: ***CALIDAD DE LOS TRABAJADORES DE LA SOCIEDAD: Los trabajadores de la Terminal de transporte S.A. tendrán la calidad de trabajadores privados incluido su representante legal y estarán sujetos a lo previsto en su respectivo contrato de trabajo, la convención colectiva y el reglamento interno de trabajo. De conformidad con lo establecido por el Código Sustantivo de trabajo, el artículo 97 de la ley 489 de 1998, el artículo 53 de la ley 734 de 2002, el artículo 125 del Decreto ley 1421 de 1993 y demás normas concordantes y reglamentarias y la jurisprudencia.***

De esta legislación se desprende que los empleados de dirección y manejo como aquellos que realizan funciones propiamente operativas sean susceptibles de indemnización en el momento de retiro de la empresa cuando su vinculación haya sido a término indefinido y no existan motivos de justa causa, situación que acarrea graves riesgos al patrimonio público distrital y la operación de la Terminal de Transporte que brinda un servicio público esencial.

En desarrollo de la auditoria se observó que la Terminal de Transporte dio por terminada la relación laboral de 23 empleados a los cuales reconoció y pagó indemnizaciones laborales por valor total de \$375.493.515 pesos M/cte, fundamentada en los años de servicio y proporcionalmente en fracciones de año.

**CUADRO No. 26
INDEMNIZACIONES RECONOCIDAS Y PAGADAS**

VIGENCIA	CANTIDAD EMPLEADOS	VALOR EN PESOS
----------	--------------------	----------------

	COSTO OPERATIVO	GASTO ADMINISTRATIVO	COSTO OPERATIVO	GASTO ADMINISTRATIVO	TOTAL
2009	3		11.654.591		11.654.591
2010	12	8	114.814.721	249.027.203	363.841.924
TOTAL	15	8	126.469.312	249.027.203	375.496.515

Fuente: Cálculos Equipo Auditor

Preocupa a este Organismo de Control esta situación ya que la planta de personal de la sociedad al 26 de noviembre de 2010, cuenta con un total de 183 empleados de los cuales el 92.35% se encuentra vinculado a término indefinido; en consecuencia cualquier decisión en materia de retiro unilateral por parte de la Terminal de Transporte sin justa causa, implica el reconocimiento y pago de la indemnización laboral en los términos de ley.

**CUADRO No. 27
HISTÓRICO INDEMNIZACIONES LABORALES**

VIGENCIA	EMPLEADOS INDEMNIZADOS	VALOR EN PESOS
2004	1	6.265.795
2005	4	55.159.648
2006	2	21.962.428
2007	5	51.941.694
2008	5	46.890.707
2009	3	11.654.591
2010*	20	363.841.924

(*) Diferencia de \$1.181.507 que obedece a una re-liquidación efectuada.
Fuente: Memorando DEGEH-1392/2010 y 2010EE4766 del 23/12-2010

Como se observa en el cuadro anterior de historia laboral de la entidad, el mayor número de empleados indemnizados se presentó en la vigencia 2010, dada la transición de la administración; situación sobre la cual llama la atención este Organismo de control y advierte a la Administración a tomar medidas tendientes a blindar a La entidad, atendiendo principalmente los principios de economía, eficacia y eficiencia que garanticen una adecuada gestión de los recursos públicos y la optimización del talento humano.

Aunque no es la regla general ingresar al servicio de la Terminal de Transporte por contrato a término fijo inferior a un año, se observa que algunos empleados mediante una modificación a su contrato de trabajo cambiaron su situación laboral, dando derecho a la correspondiente indemnización en caso de retiro:

**CUADRO No. 28
MODIFICACIÓN EN EL TÉRMINO CONTRACTUAL**

No.	NOMBRE DEL TRABAJADOR	C.C.	TIPO DE CONTRATO AL INGRESO	TIPO DE CONTRATO AL RETIRO	FECHA DEL OTROSI	FECHA DE RETIRO	VALOR INDEMNIZACIÓN
1	ORLANDO AMAYA ORTEGON	91.013.957	FIJO	INDEFINIDO	05/12/2009	19/08/2010	2.060.511,00
2	EDWIN MENDOZA AYALA	80.438.184	FIJO	INDEFINIDO	11/06/2004	15/09/2010	10.089.640,00
3	JOSE JAVIER RODRIGUEZ DAVILA	79.689.482	FIJO	INDEFINIDO	21/11/2003	16/09/2010	8.612.281,00
4	GLORIA INES PEREZ PATIÑO	51.582.089	FIJO	INDEFINIDO	16/07/2009	08/10/2010	6.275.361,00
5	FRANCISCO JAVIER BERNAL BERNAL	19.265.102	FIJO	INDEFINIDO	01/02/2005	07/07/2010	27.255.469,00
6	FERNANDO ALBERTO ABAUNZA DIAZ	80.007.195	FIJO	INDEFINIDO	30/04/2009	22/09/2009	2.216.328,00
7	OMAR DAVID CASTELBLANCO SUAREZ	79.493.900	FIJO	INDEFINIDO	01/10/2008	17/11/2009	6.273.046,00
8	SERGIO RENE FAJARDO PINZON	1.015.408.323	FIJO	INDEFINIDO	12/06/2009	28/07/2010	1.928.022,00
9	EDUARDO HERNANDEZ MUÑOZ	79.745.268	FIJO	INDEFINIDO	22/02/2009	27/04/2010	6.585.675,00
10	MARIO ALEXANDER MONSALVE LEON	80.176.955	FIJO	INDEFINIDO	01/10/2008	25/11/2009	3.165.217,00
11	SANTIAGO MUÑOZ RUEDA	91.073.697	FIJO	INDEFINIDO	04/02/2004	03/03/2010	10.724.413,00
12	JAIRO ARMANDO BENAVIDES QUIMBAYO	19.440.935	FIJO	INDEFINIDO	13/08/2009	21/04/2010	6.095.591,00
	TOTAL INDEMNIZACIÓN						91.281.554,00

Fuente: Carpetas de hojas de vida de los trabajadores de la TTSA.
Elaboró: Equipo Auditor, Dirección Sector Movilidad

Esta decisión resulta antieconómica para los intereses de la Terminal de Transporte, al extender el tiempo de servicio en el reconocimiento y pago de las indemnizaciones que esta oportunidad asciende a la suma de \$22.359.972, como se observa en el siguiente cuadro:

CUADRO No. 29
CÁLCULO DEL VALOR LABORADO A TÉRMINO FIJO E INCLUIDO EN LA INDEMNIZACIÓN

NOMBRE FUNCIONARIO	TIPO DE CONTRATO AL INGRESO	TIPO DE CONTRATO AL RETIRO	FECHA DE INGRESO	FECHA DE RETIRO	DIAS LABORADOS	FECHA DEL OTROSI	TIEMPO LABORADO A TÉRMINO FIJO	VALOR TOTAL INDEMNIZACIÓN	VALOR PROPORCION AL TÉRMINO FIJO
ORLANDO AMAYA ORTEGON	FIJO	INDEFINIDO	05/12/2008	19/08/2010	622	05/12/2009	365	2.060.511,00	1.209.142,31
EDWIN MENDOZA AYALA	FIJO	INDEFINIDO	14/10/2003	15/09/2010	2.528	11/06/2004	241	10.089.640,00	961.868,37
JOSE JAVIER RODRIGUEZ DAVILA	FIJO	INDEFINIDO	22/03/2003	16/09/2010	2.735	21/11/2003	244	8.612.281,00	768.335,12
GLORIA INES PEREZ PATIÑO	FIJO	INDEFINIDO	21/01/2009	08/10/2010	625	16/07/2009	176	6.275.361,00	1.767.141,66
FRANCISCO JAVIER BERNAL BERNAL	FIJO	INDEFINIDO	05/08/2004	07/07/2010	2.162	01/02/2005	180	27.255.469,00	2.269.187,98
FERNANDO ALBERTO ABAUNZA DIAZ	FIJO	INDEFINIDO	02/09/2008	22/09/2009	385	30/04/2009	240	2.216.328,00	1.381.607,06
OMAR DAVID CASTELBLANCO SUAREZ	FIJO	INDEFINIDO	01/02/2008	17/11/2009	655	01/10/2008	243	6.273.046,00	2.327.252,18
SERGIO RENE FAJARDO PINZON	FIJO	INDEFINIDO	12/12/2008	28/07/2010	593	12/06/2009	182	1.928.022,00	591.736,94
EDUARDO HERNANDEZ MUÑOZ	FIJO	INDEFINIDO	23/02/2004	27/04/2010	2.255	22/02/2009	1.826	6.585.675,00	5.332.790,49

NOMBRE FUNCIONARIO	TIPO DE CONTRATO AL INGRESO	TIPO DE CONTRATO AL RETIRO	FECHA DE INGRESO	FECHA DE RETIRO	DIAS LABORADOS	FECHA DEL OTROSI	TIEMPO LABORADO A TÉRMINO FIJO	VALOR TOTAL INDENNIZACION	VALOR PROPORCION AL TERMINO FIJO
MARIO ALEXANDER MONSALVE LEON	FIJO	INDEFINIDO	01/02/2008	25/11/2009	663	01/10/2008	243	3.165.217,00	1.160.102,16
SANTIAGO MUÑOZ RUEDA	FIJO	INDEFINIDO	20/06/2003	03/03/2010	2.448	04/02/2004	229	10.724.413,00	1.003.223,27
JAIRO ARMANDO BENAVIDES QUIMBAYO	FIJO	INDEFINIDO	19/08/2008	21/04/2010	610	13/08/2009	359	6.095.591,00	3.587.405,20
TOTAL								91.281.554,00	22.359.792,74

Fuente: Cálculos elaborados por el Equipo Auditor-Dirección Sector Movilidad

De otra parte, la ley prevé la contratación por término inferior a un año, sin que la empresa esté obligada a reconocer y pagar indemnizaciones laborales, siempre y cuando se cumpla con el principio de planeación del talento humano y se prevea la duración de las actividades a desarrollar; principios que no se observaron en el caso de de dos empleados que laboraron un periodo inferior a un año:

**CUADRO No. 29
EMPLEADOS QUE LABORARON UN TIEMPO INFERIOR A UN AÑO SUJETOS DE
INDEMNIZACIÓN**

NOMBRE FUNCIONARIO	C.C.	TIPO DE CONTRATO	FECHA DE INGRESO	FECHA DE RETIRO	TIEMPO LABORADO	
					MESES	DIAS
WILLIAM ADONAI SILVA SILVA	79.753.057	INDEFINIDO	16/06/2010	04/11/2010	4,00	18,00
VIVIANA PATRICIA ORLANDI LIMA	44.160.922	INDEFINIDO	05/02/2010	31/05/2010	3,00	26,00

Fuente: Cálculos Equipo Auditor.

Medidas de control

En la revisión de las carpetas contentivas de las hojas de vida se pudo observar:

- Las carpetas están expuestas a la pérdida de documentos por la falta de foliación de su contenido.
- La liquidación de la indemnización no se realiza en un formato estandarizado que permita ver de manera resumida los factores, el tiempo y el valor total.
- En dos hojas de vida se pudo observar que no se presenta el soporte que refleje la liquidación de la indemnización.

Estas medidas de control se ratifican, instando a la Terminal de Transporte a implementar medidas que efectivamente garanticen unos controles mínimos de seguridad y salvaguarda de la información.

Diferencias en la información

Mediante memorando 2010EE4395 del 29/11/2010 la Terminal de Transporte dio respuesta a la solicitud del equipo auditor realizada a través del memorando 80106-024 del 26 de noviembre de 2010, encontrando diferencias en el medio magnético sobre las condiciones contractuales de los siguientes empleados, así:

CUADRO No. 30
DIFERENCIAS EN EL TIPO DE CONTRATO

C.C.	NOMBRE	CARGO	F. INGRESO	TIPO CONTRATO	TIPO DE CONTRATO
1013628180	VILLARRAGA LOPEZ DAVID ESTEBAN	OPERADOR SERVICIO AL CIUDADANO	15/09/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
1016001903	CASTAÑEDA MONTOYA FERNANDO EMILIO	OPERARIO	19/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
1023879780	JOYA MARIN JENNIFER	OPERADOR SERVICIO AL CIUDADANO	25/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
1026273909	MELO ACOSTA JEISON LEONARDO	OPERADOR SERVICIO AL CIUDADANO	25/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
1069924654	RODRIGUEZ DIAZ CRISTIAN	OPERADOR SERVICIO AL CIUDADANO	15/09/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
1121816040	VEGA SANCHEZ PAULA ANDREA	JEFE DE DEPARTAMENTO	01/09/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
12114886	PANTEVEZ PUENTES FACUNDO	JEFE DE DEPARTAMENTO	17/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
19420632	VILLAMIL CUBIDES CARLOS HUMBERTO	GERENTE OPERACIONES	11/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
326813	PARRA SANTANA JULIO ENRIQUE	AUXILIAR ADMINISTRATIVO II	20/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
39567180	CALDERON RODRIGUEZ LIDA MORELIA	PROFESIONALES II	30/08/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
52085158	SUAREZ URIBE MAYA NERWINDER	PROFESIONALES II	04/11/2010	Termino Fijo	Termino Fijo
52877024	SANABRIA MALAVER JAZMIN EDITH	OPERADOR SERVICIO AL CIUDADANO	26/03/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
79357921	PARDO GOMEZ CARLOS ARTURO	OPERARIO	15/09/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido
91479771	LEAL RUIZ GIOVANNI HERALDO	SECRETARIO GENERAL	27/09/2010	Termino Fijo	Termino Indefinido

Fuente: Hoja Excel "Numerado" e "Ingreso" suministrado en la respuesta 2010EE4395 DEL 26-11/2010 por la TTSA.

Lo anterior demuestra falta de claridad en el tipo de contrato suscrito que puede conllevar a graves errores en la toma de decisiones administrativas relativas al talento humano así como generar en un momento determinado reclamaciones y posible detrimento al patrimonio de la Terminal de Transporte.

Verificado este aspecto en cada una de las hojas de vida se pudo constatar que todos los funcionarios relacionados en el cuadro anterior, tienen contrato a término fijo.

En consideración a las situaciones evidenciadas por la Contraloría de Bogotá y la respuesta dada al Informe Preliminar, se ratifica el hallazgo administrativo. La

Terminal de Transporte deberá en el futuro analizar la vinculación laboral del personal de dirección y manejo de tal forma que en concordancia con la ley estas personas no sean sujeto de indemnización, así mismo con respecto a los funcionarios contratados para las diferentes áreas de la administración que realicen funciones administrativas y operativas se debe proteger su continuidad de acuerdo con el cumplimiento de la ley.

Así mismo se requiere que la Entidad implemente acciones de control interno para salvaguardar la información de las Hojas de Vida.

De otra parte, ante la expectativa de necesidad de recursos que requiere la entidad para cometer los proyectos del Terminal satélite del norte y los demás periféricos, se debería considerar y examinar su naturaleza jurídica con el fin de proteger el patrimonio público, que tal como se evidenció en el desarrollo de la presente auditoría, se ha afectado con el pago de indemnizaciones que ascienda a \$376 millones de pesos pagados a 23 funcionarios.

La decisión administrativa de dar por terminada la relación laboral con la correspondiente indemnización denota falta de planeación en las necesidades de talento humano para determinar el ingreso, permanencia y retiro afectando en un momento determinado el normal desarrollo de las actividades; en consecuencia deben buscarse los mecanismos necesarios para blindar a la Entidad, bajo decisiones administrativas ajustadas a los principios de economía, eficacia y eficiencia que permitan el cumplimiento de los objetivos instituciones y salvaguarden los recursos puestos a su disposición.

3.4.4.5.2. Proceso administrativo sancionatorio porque la Terminal de Transporte se niega a suministrar información de la Copropiedad, obstruyendo de esta manera el ejercicio del control fiscal y la vigilancia de los recursos públicos representados en los bienes y servicios comunes en los cuales el Distrito Capital participa en un porcentaje del 76.12%.

La Contraloría de Bogotá, mediante oficio radicado No. 2010ER5482 solicitó información sobre la Copropiedad de la Terminal de Transporte para determinar la correcta y eficaz administración de los bienes y servicios comunes que brinda a la comunidad; específicamente lo relacionado con el manejo del talento humano.

Mediante oficio No. 2010EE4768 el Gerente General de la Terminal de Transporte manifiesta: *.. nos permitimos informar que LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., no está facultada para suministrar información que se requiere en dicho documento, toda vez, que LA TERMINAL BOGOTÁ – COPROPIEDAD, es una entidad de carácter particular, que se rige por la ley 675 de 2001”*

Preocupa a la Contraloría este hecho, teniendo en cuenta que la mayor participación en la Copropiedad la tiene la Terminal de Transporte cuyos recursos son de carácter público distrital. La ley ha sido enfática en afirmar: ***El control fiscal es una función pública, la cual vigila la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes del Estado en todos sus órdenes y niveles.*** Artículo 4 de la Ley 42 de 1993. Subrayado fuera de texto.

Ante esta situación, la Contraloría considera una obstrucción al ejercicio del control fiscal y en consecuencia iniciará el proceso administrativo sancionatorio en los términos del Artículo 99 y siguientes de la Ley 42 de 1993.

3.5. TERMINALES SATÉLITES DE ORIENTE Y OCCIDENTE

La Secretaría Distrital de Movilidad efectuó los estudios denominados Consultoría para la estrategia técnica financiera y legal para la implementación de intercambiadores modales de pasajeros en Bogotá y su entorno regional – Fase I del Plan de Intercambiadores Modales.

3.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.

El contexto de la evaluación corresponde a la vigencia 2009, en fundamento de la normatividad que enmarca la gestión ambiental de la institución y la información recabada en la misma.

El desarrollo de las prácticas ecoeficientes como parte de la gestión ambiental, en la Terminal de Transportes corresponde a proyectos generados con el fin de solucionar necesidades surgidas en el desarrollo misional, como fue los diseños de la planta de tratamiento del módulo de excretas, en el periodo del 2006 hasta el 2007 formularon e implantaron el Plan Institucional de Gestión Ambiental PIGA, el cual les sirvió como herramienta de campañas de concientización y sensibilización ambiental a las partes interesadas.

En la ejecución de la auditoria se implementaron visitas de campo, se levantaron actas fiscales, requerimientos de información, verificación del cumplimiento de la normatividad ambiental que rige a la entidad; de igual manera se verifico el diligenciamiento de los Formatos CBN-1111-Información de gestión Ambiental Interna, Formato CBN-1113-Información de Gestión Ambiental y de estos se valoraron los soportes para la evaluación de la gestión ambiental institucional nivel interno. La Terminal de Transporte S.A. no pertenece al SIAC según acuerdos Distritales 19 de 1996 y 248 de 2006.

3.6.1. *La Contraloría de Bogotá inicia proceso sancionatorio al gerente de la terminal por haberse incumplido en la presentación debida la cuenta del 2009-hallazgo administrativo.*

La Contraloría de Bogotá inicia proceso sancionatorio al gerente de la terminal por haberse incumplido en la presentación *debida de la cuenta del 2009 el no presentar diligenciado* el formato documento electrónico CBN-1114 el cual aplica aquellos sujetos que ejecutan proyectos de inversión de obras de infraestructura, que para el caso de esta Entidad en lo correspondiente a la vigencia 2009, se firmo el contrato Interadministrativo 037 contrato IDU-19 de 2009, para la construcción del puente peatonal de la Terminal satelital del sur.

Contraviniendo lo normado por la Contraloría de Bogotá en su Resolución 034 de diciembre de 2009, Artículo 25, Capítulo IV “Sociedades de Economía Mixta con participación pública inferior al 90%...”

De igual manera en la norma citada y de acuerdo al Título VII - De las sanciones, Capítulo I, Causales que dan origen a la imposición de Sanciones Artículo 52-causales de Sanción, en su Parágrafo. “*Se entenderá por no presentada la cuenta o el informe, cuando no cumpla con los aspectos de presentación, forma, términos, período, contenido y firma digital establecidos en esta resolución o los exigidos en la solicitud de información, respectivamente*”.

3.6.2. Modulo de excretas y planta de tratamiento.

Como antecedentes de la temática enfocada a la planta de tratamiento del módulo de excretas, es necesario precisar que como resultado de la Auditoría celebrada a la gestión de 2006 de la Terminal de Transporte S.A., se originó el Control de Advertencia en razón a que evaluada la calidad del vertimiento de agua proveniente del módulo de excretas, no se había dado cumplimiento a la concentración máxima del parámetro de Compuestos Fenólicos de conformidad con lo estipulado en la Resolución 1074 de 1997, sobre obtención del permiso de vertimiento y cumplimiento de concentraciones máximas permisibles, por lo que se le solicitó a la administración adelantar las medidas pertinentes con el objeto de dar cumplimiento con la normatividad vigente aplicable al tema ambiental.



De acuerdo a lo observado la Entidad, después de realizar evaluación y seguimiento periódico a las muestras que producía el sistema de tratamiento de aguas, en el 2008 remitió a la S.D.A., el resultado de los compuestos Fenólicos de 0.16 Mg/L., los cuales daban cumplimiento con los estándares requeridos por las autoridades ambientales.

En consecuencia de lo anterior, la Entidad consigue el permiso por cinco (5) años de vertimientos, otorgado por la autoridad ambiental del Distrito oficializado mediante Resolución 1498 del 18 de junio de 2008; la cual la obligación de presentar cada año a la S.D.A. una caracterización fisicoquímica del vertimiento de las aguas residuales industriales, que debe incluir una copia de la certificación de acreditación del laboratorio que realizó el análisis de las muestras y que los parámetros estén aprobados en las pruebas de evaluación y desempeño en el recurso del agua (Decreto 2570 del 2006, ministerio del medio Ambiente).

En cumplimiento de la presente auditoria se procedió a solicitar los informes de monitoreo y caracterización de agua residual realizados durante la vigencia 2009 y 2010, con el fin de verificar el cumplimiento de la norma ambiental, las muestras fueron realizadas por Analquim Ltda., laboratorio acreditado ante el IDEAM, cumpliendo con lo estipulado en la ley 99 de 1993, el resultado se muestra a continuación:

**CUADRO No. 31
MONITOREO Y CARACTERIZACIÓN DE AGUA RESIDUAL INDUSTRIAL
COMPARACIÓN DE RESULTADOS CON NORMATIVIDAD
PRUEBAS REALIZADAS EN DIFERENTES PERÍODOS DE 2009 Y 2010.**

**MUESTRA REALIZADA EN CAJA DE INSPECCIÓN INTERNA
MÓDULO DE EXCRETAS- MAYO 11 DE 2009.**

PUNTO DE MUESTREO: CAJA DE INSPECCIÓN SALIDA PTAR				
PARÁMETRO	UNIDAD ES	VALOR OBTENIDO EN LABORATORIO		NORMATIVIDAD DAMA (S.D.A.) Res 1074/1997 y Res 1596/2001
DBO5	mg/L O ₂	611	Cumple	1000
DQO	mg/L O ₂	770	Cumple	2000
Fenoles	mg/L	0.22	No cumple	0.2
Grasas y Aceites	mg/L	13	Cumple	100
Sólidos Sedimentables	mg/L	0.2 – 0.5	Cumple	2.0
Sólidos suspendidos Totales	mg/L	98	Cumple	800
Tensoactivos	mg/L	2.04	Cumple	20
Ph	Unidades	8,16 – 8,29	Cumple	5 a 9
Temperatura	°C	16,2 – 22,8	Cumple	<30*

Fuente: Subgerencia administrativa financiera Terminal de transportes S.A.

*el signo "<", cuando el dato obtenido por la técnica analítica reportada es inferior al dato mínimo cuantificable con precisión aceptable.

CUADRO No. 32
MUESTRA REALIZADA EN CAJA DE INSPECCIÓN INTERNA
MÓDULO DE EXCRETAS- MAYO 12 DE 2009

PARÁMETRO	UNIDAD ES	VALOR OBTENIDO EN LABORATORIO		NORMATIVIDAD DAMA (S.D.A.) Res 1074/1997 y Res 1596/2001
DBO5	mg/L O ₂	3477	No Cumple	1000
DQO	mg/L O ₂	4206	No Cumple	2000
Fenoles	mg/L	2.6	No Cumple	0.2
Grasas y aceites	mg/L	97	Cumple	100
Sólidos sedimentables	mg/L	052 – 2.2	No Cumple	2.0
Sólidos suspendidos totales	mg/L	416	Cumple	800
Tensoactivos	mg/L	5.06	Cumple	20
Cobre	mg/L	3.79	No Cumple	0.25
Cromo	mg/L			1.0
Plomo	mg/L	<0.02	Cumple	0.1
Zinc	mg/L	4.10	Cumple	5.0
pH	Unidades	7.14- 8.35	Cumple	5 a 9
Temperatura	°C	11.4 – 17.8	Cumple	<30

Fuente: Subgerencia administrativa financiera Terminal de transportes S.A.

CUADRO No. 33
MUESTRA REALIZADA EN CAJA DE INSPECCIÓN EXTERNA
MÓDULO DE EXCRETAS- AGOSTO 10 DE 2009

PUNTO DE MUESTREO: CAJA DE INSPECCIÓN SALIDA PTAR				
PARÁMETRO	UNIDAD ES	VALOR OBTENIDO EN LABORATORIO		NORMATIVIDAD DAMA (S.D.A.) Res 1074/1997 y Res 1596/2001
Fenoles	mg/L	0.09	Cumple	0.2
Sólidos Sedimentales	mg/L	<0.1 – 0.4	Cumple	2.0
Ph	Unidades	7.45 – 8,38	Cumple	5 a 9
Temperatura	°C	14.7 – 18	Cumple	30
caudal	L/s	0.012	N.E	N/A

Fuente: Subgerencia administrativa financiera Terminal de transportes S.A.

*el signo "<", cuando el dato obtenido por la técnica analítica reportada es inferior al dato mínimo cuantificable con precisión aceptable.

En esta prueba fueron excluidos varios parámetros a tener en cuenta, que si fueron registrados en especial respecto a la prueba obtenida en mayo 11 de 2009 y contemplados como nuevos al amparo de la Resolución 3557 de 2009, lo que aseguraría el real cumplimiento de la, como son: DBO5, DQO, sólidos suspendidos totales, grasas y aceites, tensoactivos, cobre, plomo, sulfuros. Lo concluye que la prueba no es lo suficientemente confiable, además la misma se debió haber tomado teniendo en cuenta los nuevos parámetros dados por la resolución en mención, tan solo se evaluaron cuatro (4).

CUADRO No. 34
MUESTRA REALIZADA EN CAJA DE INSPECCIÓN INTERNA
MÓDULO DE EXCRETAS- ABRIL 21 DE 2010

PARÁMETRO	UNIDAD ES	VALOR OBTENIDO EN LABORATORIO		NORMATIVIDAD DAMA (S.D.A.) Res 3957/2009
DBO5	mg/L O ₂	1830	No Cumple	800
DQO	mg/L O ₂	2471	No Cumple	1500
Fenoles	mg/L	2.30	No Cumple	0.2
Grasas y aceites	mg/L	124	No Cumple	100
Sólidos sedimentables	mL/L	1.1 – 1.7	Cumple	2.0
Sólidos suspendidos totales	mg/L	199	Cumple	600
Sulfuros	mg/L	16	No Cumple	5
Tensoactivos	mg/L	20.33	No Cumple	10

pH	Unidades	8.54 – 9.72	No Cumple	5.0 – 9.0
Temperatura	°C	22 - 23	Cumple	<30

Fuente: Subgerencia administrativa financiera Terminal de transportes S.A.

3.6.2.1. Hallazgo Administrativo porque las caracterizaciones tomadas en mayo 11 y agosto 10 de 2009 en la caja de inspección salida PTAR, ninguna cumple con las condiciones normadas; la primera por niveles de Fenoles y la segunda por no haber sido evaluados todos los parámetros exigidos por la Resolución 3957 de 2009.

En el año 2009 el laboratorio Analqim realizo cuatro (4) monitoreos de caracterización de agua residual en diferentes puntos del módulo de excretas y planta de tratamiento, con el objetivo de evaluar la calidad del vertimiento de estas aguas al alcantarillado público de la ciudad, con este fin tomaron muestras representativas de agua residual en una jornada normal de actividades, para determinar los parámetros de interés sanitario indicadores del aporte de carga contaminante presentes en el vertimiento. Es así como a partir de la información obtenida se establece que del informe enviado a la Secretaría Distrital de Ambiente por parte de la Entidad el 18 de septiembre de 2009, con caracterizaciones tomadas en mayo 11 y agosto 10 de 2009 en la caja de inspección salida PTAR, ninguna cumple con las condiciones normadas; la primera por niveles de Fenoles y la segunda por no haber sido evaluados todos los parámetros exigidos por la Resolución 3957 de 2009.

En el 2010 se han realizado dos (2) caracterizaciones, la realizada en abril 16 cuyo punto de muestra fue la caja de inspección interna del módulo de excretas en donde el parámetro de Sulfuros obtuvo un resultado en laboratorio de 10 el cual no cumple con la Resolución 3957/2009 la cual la establece en 5. La realizada el 21 de abril de diez (10) parámetros tan solo cumplió con tres (3).

Lo anterior en contravía a lo normado en las Resoluciones 1074/1997, 1596/2001 y 3957/2009 emanadas de la Secretaria Distrital de Medio Ambiente; las cuales fijan los valores (parámetros) máximos permisibles para vertimiento a la red de alcantarillado público

De igual manera, al no alcanzar el resultado de las caracterizaciones dadas por el laboratorio, se estaría incumpliendo con la resolución 1498 del 18 de junio de 2008 de la Secretaría Distrital de Ambiente “por el cual se otorga permiso de vertimientos” a la terminal de transporte.

En consecuencia de lo descrito, el vertimiento a la red de alcantarillado público de las aguas tratadas biológicamente, producto del módulo de excretas, estaría contaminando, aún más las aguas de la ciudad.

3.6.3. Recurso Aire mediciones de Ruido y Emisiones.

En el año 2008 la ARP Suratep realizo Dosimetría de ruido en la Terminal de transporte, para el estudio contemplaron fuentes generadores de ruido, funciones de los trabajadores expuestos y el tiempo de exposición por jornada laboral.

Las mediciones las realizaron en el área operativa el resultado del estudio arroja como resultado que la dosis de ruido y bel promedio de ruido encontrados están por debajo del valor límite permisible establecido en la norma de referencia, pero están por encima del valor de acción preventiva que recomienda la ARP, el cual es de 80dB.

PRUEBA DE DOSIMETRÍA TERMINAL CENTRAL DE TRANSPORTE

Tiempo Muestreado (Min.)	Dosis 8 horas (%)	Promedio de dB encontrados	Máximo de dB
445	86.3	83.8	111.5

Fuente: Terminal de transporte - Informe ARP-Sura

En conclusión el estudio establece que los trabajadores se encuentran expuestos a una dosis de ruido inferior al 100% del valor límite permisible para 8 horas de exposición lo que determina que la probabilidad de riesgo para la salud es aparentemente muy baja; sin embargo anota la ARP que el NPS promedio registrado es superior a 80dB que es nivel de acción preventiva recomendado por la Administradora de Riesgos Profesionales, es de anotar que la prueba se realizo en un día con bajo número de pasajeros y movilización de buses lo que pudo afectar la misma, en cuanto al valor de decibeles percibidos, por lo que considera la ARP necesario tomar medidas preventivas para evitar la afección auditiva por lo tanto se debe de dotar al personal de protectores auditivos y monitorear el uso de los mismos además de realizar exámenes de audiometría periódicos

De igual manera en la vigencia 2009 la ARP Sura realizo evaluación ambiental de material particulado en la Terminal de Transporte central en las áreas de salida Constitución, salida Av. Boyacá y área operativa y en la terminal del sur área operativa.

El objetivo fue comparar resultados obtenidos con los límites permisibles aceptados por la legislación Colombiana Resolución 2400 de 1979 en su artículo 154, indica que en todos los establecimientos de trabajo en donde se lleva a cabo operaciones y procesos con sustancias nocivas o peligrosas que desprendan gases humos, neblinas, polvos etc. Y vapores fácilmente inflamables con riesgo para la salud para los trabajadores se fijaron los niveles máximos permisibles; de acuerdo

con la tabla establecida por la conferencia gubernamental Americana de Higienistas Industriales o con los valores límites permisibles.

Realizaron cinco (5) mediciones para partículas Insolubles o poco Solubles no especificadas de otra forma respirable PNOS, la técnica escogida es propia para áreas con material particulado diverso. Las muestras presentaron concentraciones estándar por debajo del TLV (3 mg/m^3 , límite permisible fijado para una jornada laboral de 48 horas), el cual fue de 2.3436 mg/m^3

Sin embargo el estudio observa que los trabajadores permanecen en espacios abiertos expuestos a material particulado proveniente del ambiente contaminado por los exostos de los buses intermunicipales que se mueven dentro de la parte operativa, además de polvo, gases, neblinas polvos etc., tierra entre otros.

La ARP Sura como resultado del estudio de material particulado en la Terminal de transporte establece una serie de recomendaciones tales como:

Se debe de establecer la posibilidad de uso por parte de los trabajadores de protección respiratoria en áreas operativas con el fin de evitar a posteriori enfermedades pulmonares.

3.6.3.1. Hallazgo Administrativo al comprobar que los trabajadores se encuentran expuestos a la contaminación propias del medio al no poseer ninguna protección respiratoria para riesgo biológico (tapa bocas) para control de infecciones respiratorias ni protectores auditivos contra los ruidos.

Se realizo visita de campo en el área operativa del Terminal Central entre la salida Constitución y Av. Boyacá, donde se pudo comprobar que los trabajadores se encuentran expuestos a la contaminación propias del medio al no poseer ninguna protección respiratoria para riesgo biológico (tapa bocas) para control de infecciones respiratorias ni protectores auditivos contra los ruidos que permita reducir la exposición al factor de riesgo con el fin de evitar que se originen enfermedades profesionales que podrían generarle a la Entidad a futuro posibles demandas por indemnizaciones y en contravía de lo recomendado por la ARP en su visita de asesoría Técnica; de acuerdo a lo normado en el Decreto 1295 de 1994 en su Artículo 21. OBLIGACIONES DEL EMPLEADOR. El empleador será responsable:... Literal C). Procurar el cuidado integral de la salud de los trabajadores y de los ambientes de trabajo.



De acuerdo a la ley los empleadores son los responsables directos de la salud de los trabajadores y, por tanto, deberán proporcionar y mantener las mejores condiciones trabajo y prevenir los riesgos profesionales.

3.6.4. Recurso Energía.

Como resultado del Plan Institucional de gestión Ambiental es de destacar lo realizado respecto al uso de energía mediante revisión del sistema eléctrico, instalación de sensores de luz, cambio de luminarias ahorradoras de energía y capacitación de actividades para asegurar la optimización de este recurso en la oficina; el indicador de resultado se traduce en una disminución en el consumo de energía al 2009 del 21.12% con un beneficio económico del 13.96%.

**CUADRO No. 35
CONSUMO ANUAL DE ENERGIA
INFORMACIÓN PIGA**

Año	2008				2009			
	Mes	KWh	USUARIOS	COSTO / KWh	CONSUMO PER CAPITA	KWh	USUARIOS	COSTO/ KWh
En.	54.055	116.126	\$ 240	0,465	30.820	112.418	\$ 284	0,274
Feb.	52.597	88.359	\$ 250	0,595	28.744	82.880	\$ 290	0,347
Mar.	33.880	104.399	\$ 260	0,325	27.715	92.364	\$ 295	0,300
Abr.	36.899	90.266	\$ 260	0,409	29.709	95.401	\$ 301	0,311

May.	31.942	96.505	\$ 262	0,331	25.730	92.738	\$ 307	0,277
Jun.	31.339	95.418	\$ 261	0,328	29.039	100.005	\$ 307	0,290
Jul.	31.344	96.961	\$ 268	0,323	29.795	230	\$ 311	129,543
Ago.	34.897	95.195	\$ 268	0,367	31.134	230	\$ 311	135,365
Sep.	34.795	86.308	\$ 272	0,403	30.954	230	\$ 311	134,583
Oct.	31.526	96.702	\$ 278	0,326			\$311	134,580
Nov.	32.373	92.553	\$ 280	0,350			\$311	133,580
Dic.	32.466	110.050	\$ 283	0,295			\$311	133,583
TOTAL	438.113	1.168.842			263.640	576.496		
PROM ANUAL	36.509	97.404	265	0,37	29.293	64.055	302	0,46

Fuente. Terminal de Transporte - Oficina de Gestión Ambiental

Con el fin de lograr los ahorros en energía se llevo a cabo el contrato TT-20-2009 con CODENSA S.A. ESP por \$59.697.409 con el fin de realizar el mantenimiento del sistema de iluminación de la Zona Operativa de la Terminal de Transporte S.A., el cual incluyo las iluminarias tipo AP, los mástiles de gran altura, todas las cajas de inspección y el cableado de este sistema

3.6.5. Recurso Agua.

La Terminal de Transporte con el fin de racionalizar el consumo de agua realizo capacitaciones con el fin de sembrar conciencia de ahorro en las oficinas y demás puestos de trabajo.

CUADRO No. 36
CONSUMO ANUAL DE AGUA INFORME PIGA
(M³/ PERSONA*MES)

AÑO	2008				2009			
	M3	USUARIOS	COSTO/ M3	CONSUMO PER CAPITA	M3	USUARIOS	COSTO/ M3	CONSUMO PER CAPITA
EN-FEB	1.627	204.485	\$ 2.014	0,008	2.246	195.298	\$ 2.145	0,012
MAR-BRL	2.170	194.665	\$ 2.072	0,011	1.982	187.765	\$ 2.205	0,011
MAY-UN	2.270	191.923	\$ 2.076	0,012	2.253	192.743	\$ 2.210	0,012

JUL-AG	1.846	192.156	\$ 2.138	0,010	1.997	230	\$ 2.210	8,683
SEP-OCT	1.893	183.010	\$ 2.145	0,010	1.895	230	\$ 2.210	8,239
NOV-DIC	1.879	202.603	\$ 2.145	0,009	1.895	230	\$ 2.210	8,239
TOTAL	11685,0	1168842,0			10373,0	576266,0		
PROMEDIO ANUAL	1947,5	194807,0	2098,4	0,01	2074,6	115253,2	2196,2	0,02

Fuente: Terminal de Transporte - Oficina de Gestión Ambiental

La gestión se encamino básicamente a promover en la Terminal una cultura de uso eficiente de agua Identificar y evitar las pérdidas logrando un ahorro y uso racional del recurso hídrico en la Terminal.

De acuerdo a la tabla para el segundo semestre modificaron el indicador de los usuarios y solo se tuvo en cuenta los contratistas, servicios generales y funcionarios que suman un total de personal permanente de 230 trabajadores, sin embargo es importante anotar que se debe de incluir a toda la población que visita y trabaja en las instalaciones de la Terminal, es por esto que el consumo per cápita se elevó de 0,012 a 8, por tanto es importante tener presente para los cálculos la población flotante.

3.6.6. Manejo de Residuos.

La gestión de la Entidad en el manejo de los residuos sólidos (convencionales, peligrosos, hospitalarios y especiales) que se generan en la Terminal, se direccionó hacia la recolección, separación, almacenamiento temporal, transporte y disposición final de los residuos sólidos, estableciendo, manejo, control, seguimiento y monitoreo para tal evento dirigieron capacitaciones, campañas y una sensibilización ambiental.

CUADRO No. 36 SEGUIMIENTO RESIDUOS CONVENCIONALES Y RECICLABLES.

(A Diciembre de 2009)

TRIMESTRE	TIPO DE RESIDUO								
	PESO (Kg) MATERIAL RECICLABLE (reporte Cooperativa Copropiedad)						TOTAL RECICLABLE Kg	PESO (Kg) MATERIAL NO RECICLABLE	TOTAL DE RESIDUOS GENERADOS
	PLÁSTICO	VIDRIO	PAPEL	METALES	CARTÓN	OTROS RESIDUOS			
1	15.113	13.252	1.258	665	6.577	2.499	39.364	278.136	317.500
2	15.858	12.630	1.534	494	6.550	3.902	40.969	278.136	319.065

3	13.871	17.790	1.392	1.692	6.938	1.694	43.377	278.16 3	321.513
4	13.264	11.590	829	695	5.805	1.741	33.924	278.13 6	312.060
T	58.105	55.262	5.013	3.546	25.870	9.836	157.63 3	1.112. 544	1.270.177

Fuente: Terminal de Transporte - Oficina de Gestión Ambiental

En la vigencia 2009 se genero un volumen de 1.112.544 Kg., de material reciclable, entre plástico, vidrio, papel, metales, cartón y otros residuos y 1.112.544 Kg de material no reciclable; cuya recolección costo a la Terminal \$206.2 millones.

La Entidad recupero durante el año 2009 166.777 Kg de material reciclable y una jornada interna que dejó como resultado 1. 414 Kg de material reciclado en las oficinas y puestos de trabajo, entregaron 330 kilogramos (entre cartuchos, tóner y cintas) para su recuperación y disposición final. En estos resultados contribuyeron, el centro de acopio y reciclaje en la Terminal Centra, convenio con la fundación Revivir para recuperar el material en la Terminal del Sur, jornada de House Keeping (Limpiando la Casa) con los trabajadores, conmemoración del Día Mundial Del Reciclaje; reuniones con el sector comercio para mejorar el ciclo de recolección y la disposición final de sus residuos y campañas de educación (Separación en la fuente, Las 3R's,



Centro de Acopio de basuras Satelital del Sur

Ecocapital certifico la disposición final de residuos infecciosos o de riesgo biológico para su tratamiento y posterior transporte a disposición final en el relleno sanitario de Doña Juana, generados por el Hospital de Fontibón como función del convenio interadministrativo de prestación de servicio prehospitalario en la Terminal de Transporte. De igual manera se constato la certificación por parte de Sepromed del servicio de lavado, sondeo y limpieza del módulo de excretas con vacuador producto resultante de lodos los cuales se transportaron y se dispusieron en la planta de compostaje habilitada por la autoridad ambiental para su respectivo tratamiento.

3.6.7. Contratos evaluados.

Durante la vigencia 2009 la Entidad celebraron 15 contratos con el fin de desarrollar la parte de gestión ambiental, los cuales ascendieron a \$202.7 millones, entre los cuales tenemos:

El contrato TT- 20 de 2009 con CODENSA S.A. ESP, por \$59.697.409, don de su objeto contractual fue realizar el mantenimiento del sistema de iluminación de la Zona Operativa de la Terminal de Transporte S.A., que incluye las iluminarias tipo AP, los mástiles de gran altura, todas las cajas de inspección y el cableado de este. Este contrato fue importante para cumplir las metas propuestas con el fin de minimizar el gasto de energía en la Terminal de Transporte.

Realizaron el mantenimiento a los pozos eyectores de aguas negras y de aguas lluvias en la Terminal Satélite del Sur mediante contrato TT-33 de 2009 con Casa limpia S.A. por \$0.531 millones, el cual se desarrollo sin novedad.

Respecto al módulo de excretas durante la vigencia 2009 la Entidad realizo el servicio de mantenimiento especializado con vector y aseo permanente del módulo, que se encuentra en la Zona Operativa de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. para lo cual realizo el contrato de prestación de servicios No. TT-37 de 2009 con Serpronto Ltda. Servicios Integrales por \$63.0 millones. Con el fin de verificar el cumplimiento del mismo, se realizo visita de campo donde se cotejo las especificaciones técnicas, calidad y cantidad establecidas en la propuesta presentada por el contratista sin encontrar observación que anotar.

En cumplimiento de lo normado en la Resolución 1498 del 18 de junio de 2008 expedida por la secretaría de Ambiente del distrito la cual autoriza a la Terminal de Transporte realizar vertimiento de aguas industriales a la red de alcantarillado público de la ciudad y la cual obliga a que la Entidad realice prueba de caracterización fisicoquímica del agua tratada, cumpliendo rangos establecidos de pureza: Para tal fin la Entidad realizo el contrato de prestación de servicios TT-39 de 2009 con ANALQUIN LTDA, por \$5.8 millones, con el objeto realizar examen de caracterización de aguas residuales en la entrada del Módulo de Excretas y salida de la Planta de Tratamiento de la Terminal de Transporte; se verificaron las certificaciones realizadas cumpliendo con el objeto contractual.

De igual manera con el fin de mejorar la funcionalidad del módulo la Entidad realizo el contrato TT-109 de 2009 por \$9.9 millones, con Ingenieria COVE LTDA la cual se obligo a suministrar e instalar seis (6) rejillas para desagüe, completamen-

te intercambiables, para el módulo de excretas de la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

La Entidad llevo a cabo acciones integrales de carácter preventivo y correctivo dirigidas a eliminar y prevenir la presencia de roedores (ratas y ratones), insectos (rastreros y voladores) y microorganismos, algas, hongos, bacterias y diversos virus patógenos en las instalaciones de las Terminales Central y del Sur, para lo cual realizo el contrato N. TT-105 de 2009 con Fumisalud Bogotá Ltda., por \$22.0 millones, la labor se desarrollo de acuerdo al objeto contractual.

4. ANEXOS

ANEXO No 1

CUADRO RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR \$	NUMERACIÓN DE HALLAZGOS
Administrativos	22		Análisis Sectorial: 2.2.1. Plan de Desarrollo: 3.2.2.6 Contables: 3.3.3.1 Contratación: 3.4.1.1.1 - 3.4.1.1.2 - 3.4.1.1.4 - 3.4.1.1.5, - 3.4.1.1.6. 3.4.2.1.1,- 3.4.2.1.2,- 3.4.2.1.3. 3.4.3.1. 3.4.4.1.1,-3.4.4.2.1- 3.4.4.1.2. - 3.4.4.1.3, 3.4.4.1.4 3.4.4.3.1. 3.4.4.5.1. Gestión Ambiental: 3.6.1 - 3.6.2.1.- 3.6.3.1.
Fiscales	4	\$494.316.517	Contratación: 3.4.1.1.2 - 3.4.2.1.2 - 3.4.2.1.3 - 3.4.4.1.1
Disciplinarios	14		Contratación: 3.4.1.1.1 - 3.4.1.1.2 - 3.4.1.1.3 - 3.4.1.1.4 - 3.4.1.1.5, - 3.4.1.1.6 - 3.4.2.1.2,- 3.4.2.1.3 - 3.4.3.1.- 3.4.4.1.1,- 3.4.4.1.2. - 3.4.4.1.3 - 3.4.4.1.4 - 3.4.4.2.1.
Penales	0		
TOTAL	39		



ANEXO No 2

BALANCE GENERAL A 31-12-2008.

ANEXO 3
SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO
Vigencia 2007-2008

(4) ORIGEN	(8) CAPITULO	(12) DESCRIPCION DEL HALLAZGO U OBSERVACION	(16) ACCION CORRECTIVA	(20) INDICADOR	(24) META	(28) AREA RESPONSABLE	(32) RESPONSABLE DE LA EJECUCION	(36) RECURSOS	(40) FECHA DE INIC	(44) FECHA DE TERMINACION	(48) RESULTADO DEL INDICADOR SEGUIMIENTO	(52) AVANCE DE METAS - SEGUIMIENTO ENTIDAD	(56) ANALISIS - SEGUIMIENTO ENTIDAD	RANGO DE SEGUIMIENTO O SEGUIMIENTO CONTRALORIA	ESTADO DE LA ACCIÓN ABIERTA= A O CERRADA= C CONT RALORIA
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.4. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES	3.4.1.4.1. Hallazgo Administrativo Contrato TT-79/2006, se solicitó a la administración el saldo sobre los intereses generados por el anticipo realizado al contratista a lo cual mediante comunicación 2009EE886 de marzo 3 de 2009, informa lo siguiente: ¿A la fecha el interventor del contrato TT-79/2006 PAYC S.A. no ha reportado cancelación de la cuenta de anticipo, por lo tanto no tenemos conocimiento de los posibles rendimientos, generados? (Negrilla y subrayado fuera de texto). Lo anterior refleja deficiencias en el control y seguimiento que debió realizar la entidad a los rendimientos de los Abonos Intereses Ahorro realizados como anticipos del contrato TT-79/2006. En las respuestas dadas por la administración establecieron una acción preventiva aplicada a partir del 9 de marzo de 2009 bajo la responsabilidad de la Tesorería de la Terminal; acción que será objeto de seguimiento por parte de este ente de control en próximo proceso auditor.	Para el efecto la Terminal establece la siguiente acción: > Elaborar formato de reporte de rendimientos > Divulgación del formato > Realizar seguimiento mensual al control de reportes	Formato elaborado Seguimiento realizado / Seguimiento programado	100	DPTO. FINANCIERO	Tesorería	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	Se estableció desde el pasado 9 de marzo de 2009, para el reporte de rendimientos de cuentas por anticipos el Formato FIN-426, el cual se le entrega al Contratista en el momento de la suscripción del contrato.	100	A la fecha del presente informe no se han firmado contratos que ameriten la apertura de cuenta conjunta para el manejo de rendimientos financieros por giro de anticipos. Sin embargo, mensualmente se realiza por parte de la Tesorería de la Terminal, seguimiento de los rendimientos generados por las cuentas de anticipos ya entregados, es el caso de los contratos con TT-158/2008 Jenny Morales, TT-118/2008 Jorge Mendez Pachon, TT-106/2008 Jaime Puerta Atehortua, Convenio 2-		C

													2005 Universidad Nacional .		
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.4.1.4.2. Hallazgo Administrativo Se establecieron diferencias en la conciliación de los rendimientos financieros que debieron ser consignados a la Terminal de Transporte derivados del Contrato TT-080 de 2006. Mediante solicitud N° 2009EE993 del 9 de marzo de 2009, la Gerencia Administrativa y Financiera solicita a la firma interventora PAYC S.A, la devolución de un saldo a favor de la Terminal por valor de \$99.610.91, la firma interventora, mediante comunicación 2009ER1219 manifiesta ¿observamos un error en la conciliación llevada a cabo por ustedes que produce la cifra comentada de \$99.310.91; producto de una sumatoria equivocada en los movimientos de abril.? Se evidencio un error por parte de la administración en el momento de realizar el análisis por parte del Departamento Financiero sobre el informe. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL. De la información reportada por la entidad como saldo de rendimientos financieros generados en el movimiento de anticipo del contrato TT-79/2006 suscrito con la firma PAYC S.A., por valor de \$7.3 millones presenta diferencia con el valor consignado por la firma PAYC S.A., el 9 de marzo de 2009 por valor de \$7.1 millones, lo anterior significa que la entidad no ejerció un debido control y seguimiento sobre la totalidad de los movimientos. Lo anterior fue comprobado, cuando la Contraloría evaluó el reporte de tesorería del día 9 de marzo de 2009, en el cual la firma PAYC S.A., consigna en la cuenta 246-089277-58-Ahorros Bancolombia, de la Terminal de Transporte S.A; el	Capacitación por parte de la jefatura del departamento al personal del área para evitar este tipo de novedad en próximas ocasiones	capacitación realizada/capacitación programada								Se realizarón a julio 27 dos reuniones de grupo primario, en donde se hace énfasis de la revisión juiciosa de los movimientos financieros, se solicita especial atención tanto en soportes como resultado de los informes.	El nivel de error en sumatorias y revisión de documentos se ha disminuido considerablemente, se revisan diariamente todos los documentos que soportan los movimientos financieros de la empresa.			
3.4. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES					100	DPTO. FINANCIERO	Jefe depto Financiero	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009		100			C

		valor de \$7.3 millones valor real de los rendimientos generados a esa fecha. Una vez evaluados los anticipos realizados al contrato TT-79 de 2006, por la Terminal de Transporte, y en desarrollo del proceso auditor se evidencia un beneficio del Control Fiscal por los rendimientos financieros generados en cuantía de \$7.3 millones, que fueron consignados por la interventoría PAYC S.A, en la 246-089277-58- Ahorros Bancolombia de la Entidad.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.1. Hallazgo administrativo. Hay incongruencia entre lo indicado el encabezado de las hojas 2, 3 y 4 de la resolución de apertura y lo indicado en su parte resolutoria. En la Resolución No. 47 de 2006 cuya parte resolutoria de su artículo primero se refiere a ordenar la apertura de la Licitación Pública TT-LP-01-2006 no es coincidente con el título presentado para las hojas 2, 3 y 4 toda vez que éste se dejó como: ?Por la cual se adjudica una Convocatoria Pública?. Así mismo, de cinco (5) vistos buenos que debe tener la resolución mencionada, quedan faltando los siguientes: Gerente de Planeación, Gerente de Operaciones y Líder del Proyecto. Lo anterior refleja la falta de atención por parte de los funcionarios que tienen la responsabilidad de cumplir eficientemente los anteriores procedimientos.	revisión detallada de los títulos de los documentos a publicar. Verificación de la suscripción de firmas de revisión previo a la publicación de los documentos	Publicación revisada/Total publicaciones	100	SECRETARÍA GENERAL	Profesional Universitario sec. General	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	A la fecha todos los documentos emanados por la secretaria General han sido sujetos de la revisión de igual forma se han revisado la suscripción de firmas en los documentos	Se verifico el formato en la evaluación realizada a los contratos evaluados.	C

<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.1.2. Hallazgo administrativo: Se observa que la entidad desde un inicio no tenía una definición de las exigencias en cada uno de los pasos del proceso licitatorio, lo anterior reflejado en la incongruencia en el aviso único de la publicación de la Licitación Pública TT-LP-01-2006 que informaba de una visita obligatoria el día martes 3 de octubre de 2006 a las 3:00 p.m. en la Calle 57 Q Sur No. 75 F ? 82 a las 7:30 a.m. hasta las 10:30 a.m.; mientras que lo estipulado en los Pliegos de Condiciones Definitivo numeral 1.18 Visita a la zona objeto del contrato el cual no precisa su obligatoriedad y más cuando en su segundo párrafo se presenta: ?El hecho que los proponentes no asistan a la visita y no se familiaricen debidamente con los detalles y condiciones bajo los cuales serán ejecutados los trabajos, no se considerará como argumento válido para posteriores reclamaciones.?</p>	<p>Definir requisitos, procedimientos y elaborar lista de chequeo para mantener unidad de criterio en la publicación de documentos para cada procesos contractual</p>	<p>Lista de chequeo elaborada / Proceso licitatorio en curso</p>	<p>100</p>	<p>SECRETARÍA GENERAL</p>	<p>Profesional Universitario sec. General</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>50</p>	<p>50</p>	<p>Se estableció lista de chequeo, y se esta aplicando el cronograma en las fechas establecidas.</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>
<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.2.3. Hallazgo administrativo: Existe incongruencia que originó confusión en los proponentes entre lo indicado en el pliego de condiciones en el numeral relativo a las cantidades de obra y el cuadro siguiente que las detalla. En el numeral 1.23 Cantidades de Obra del pliego de condiciones Definitivo, presenta lo siguiente: ?Para fines de evaluación se considerarán el valor total de la propuesta el cual se calculará de acuerdo a las cantidades y precios unitarios indicados en el siguiente cuadro. El número del ítem. El número del ítem, las unidades y las cantidades que en él aparecen, no podrán ser modificados por el proponente so pena de rechazo de la propuesta.?(Negrilla fuera de texto); sin embargo, el cuadro enunciado no presenta</p>	<p>Elaboración de formato definiendo el respectivo responsable para cada etapa del proceso para control y verificación de congruencia entre: Formatos Textos Documentos</p>	<p>Proceso contractual verificado/Total proceso</p>	<p>100</p>	<p>SECRETARÍA GENERAL</p>	<p>Profesional Universitario sec. General</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>100</p>	<p>100</p>	<p>se esta usando una lista de chequeo</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>

		información respecto a los precios unitarios. La anterior incongruencia facilitó la confusión de diferentes proponentes, tal es el caso de la firma CONTEI que le solicita a la entidad la información de cada uno de los ítems que componen el presupuesto de obra, a lo cual la entidad respondió que no era posible y, en consecuencia, concluye que no se modifican los pliegos. Lo aquí indicado se observó en el formato de Respuesta a Audiencia de Aclaraciones Código GCC-418, con fecha de solicitud de aclaración de octubre 3 de 2006. Se evidencia, entonces, que la entidad no realizó una redacción precisa y concordante con los requisitos realmente exigidos para la presentación del valor total de la propuesta, pues se dio a entender que los precios unitarios los suministraba la entidad al informarlos en el cuadro de cantidades de obra del numeral 1.23, lo cual no fue así toda vez que fue responsabilidad del proponente su análisis y dimensionamiento. Lo observado afecta la transparencia y objetividad con que se debió haber surtido el proceso licitatorio TT-LP-01-2006.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.4. Hallazgo administrativo: Existe incongruencia entre lo señalado en el Anexo No1 del Prepliego de Condiciones y el objetivo de la Licitación. Existe falta de atención y cuidado por parte de la entidad toda vez que en el Anexo No. 1 del Prepliego de Condiciones, relativo a la Carta de Presentación de la Propuesta, esta se refiere a la propuesta presentada a la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. para la Licitación Pública de Méritos No. TT-CPM-01-2005?, así mismo su numeral 6 se refiere al valor de la Propuesta para estudios y diseños?, sin embargo, el	revisión detallada de los títulos de los documentos a publicar. Verificación de la suscripción de firmas de revisión previo a la publicación de los documentos	Publicación revisada/Total publicaciones	100	SECRETARÍA GENERAL	Profesional Universitario sec. General	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	A la fecha todos los documentos emanados por la secretaria General han sido sujetos de la revisión de igual forma se han revisado la suscripción de firmas en los documentos	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

S.A.		Prepliego de Condiciones se refiere a la Licitación Pública de Obra No. TT-LP-01-2006																	
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.5. Hallazgo administrativo: La entidad a pesar de disponer de la información respecto a la cantidad y código de las actividades, no la referenció en el formato de referencia, originando confusión en los proponentes. La entidad a pesar de disponer oportunamente de las Cantidades de Obra y Presupuesto Detallado de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur como parte del resultado de los estudios y diseños estipulados en el objeto del Contrato TT-08 de 2005 con la firma ACI PROYECTOS S.A., donde se detallan todos los códigos de los diferentes ítems, así como los ítems 2.2 Excavación para pilotaje diámetro 0.60 m y 2.3 Excavación para pilotaje 0.70 m, no los relacionó en el Prepliego de condiciones, numeral 1.23 Cantidades de Obra, ni en el Formato No.2 relativo al Valor Total de la Propuesta. Se observa que en dicho Prepliego de Condiciones, el Cuadro de Cantidades de Obra del numeral 1.23 Cantidades de Obra, en el capítulo de Excavaciones, no se hace referencia a los siguientes cuatro (4) ítems: Excavación para pilotaje diámetro 0.60 m, Excavación para pilotaje diámetro 0.70 m, Suministro e Instalación Cubierta Tipo Sandwich Deck y Suministro e Instalación Cubierta Tipo Traslúcida. Igualmente, en este numeral	La Terminal de Transporte, para próximas licitaciones de ésta índole, contará con el equipo técnico de Dirección de Proyecto, quienes una vez elaborados los prepliegos de condiciones, harán una revisión detallada de los textos del pliego y los diferentes cuadros y formatos que componen la licitación.	Total de ítems revisados / Total ítems estimados por el consultor Dentro del cronograma de actividades deberá quedar definida las fechas para las revisiones.	100	O	SEGEN - GOPER - DIRPROYECT	Técnico Administrativo III SEGEN	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Total de ítems revisados. Se están haciendo comités técnicos que verificarán los pliegos de condiciones y se están haciendo seguimiento a los estudios y diseños de las próximas licitaciones.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C			

		<p>se advierte, entre otros aspectos, que el número de ítem que en el cuadro aparece no podrá ser modificado por el proponente ?so pena del rechazo de la propuesta.?.; sin embargo, el cuadro no contempla ningún número de ítem. Posteriormente, en el Pliego de Condiciones Definitivo, se relacionan los ítems anteriormente mencionados con los números 2.2, 2.3, 6.1 y 6.2 respectivamente; a pesar de ello, en el Formato No. 2 que es donde los proponentes deben relacionar todos los ítems para justificar el valor total de su propuesta, nuevamente se incurre en el error de dejar por fuera los cuatro (4) ítems anteriormente aludidos y no se indica el número de ítem para ninguna descripción de actividad. Si bien es cierto que ello se corrigió mediante un adendo por observación atendida a un proponente, llama la atención a este Equipo Auditor el hecho de que las inclusiones y exclusiones de ítems, los dos (2) primeros, Excavación para pilotaje diámetro 0.60 m y Excavación para pilotaje diámetro 0.70 m, son los que originaron la controversia con el contratista, CONCRETO S.A., durante la ejecución del contrato. Lo anterior registra por parte de la entidad la falta de atención y rigurosidad en los diferentes actividades que constituyeron el proceso licitatorio y que afectó en alto grado la transparencia que debió procurar este proceso licitatorio, pues, por un lado, la falta de codificación de los ítems dificultó a los concursantes la formulación clara y ordenada de sus propuestas, y por otro lado, llamando la atención que entre los ítems faltantes estén los que precisamente generaron la posterior controversia entre</p>													
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		la entidad y el contratista.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.6. Hallazgo administrativo: Actuó con negligencia la entidad al no detectar oportunamente los descomunales precios unitarios de los ítems Excavación Pilotaje diámetro 0.60 m y Excavación Pilotaje diámetro 0.70 presentados en su propuesta por CONCRETO S.A., lo cual originó la controversia contractual con esta firma. La entidad no actuó con la atención, seriedad y responsabilidad debida toda vez que no detectó los altos valores unitarios para los ítems Excavación Pilotaje diámetro 0.60 m y Excavación Pilotaje diámetro 0.70 que pudo haber establecido al evaluar el contenido de la información presentada por los diferentes proponentes y consignada en el Cuadro de Cantidades de Obra- Formato No.2- Comparativo de las Propuestas de la Evaluación Técnica Preliminar, donde se encontró que la propuesta de CONCRETO presentó una gran diferencia de valores unitarios respecto a las	En las licitaciones de obra similares la Terminal de Transporte establecerá límites máximos y mínimos para cada uno de los ítems teniendo en cuenta los presupuestos elaborados y debidamente actualizados, de los estudios y diseños.	Ítems con límites sup inf / total ítems estimados por el consultor	100	SEGEN - GOPER	LIDER DE PROYECTO	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Total de ítems revisados. Se están haciendo comités técnicos que verificarán los pliegos de condiciones y se están haciendo seguimiento a los estudios y diseños de las próximas licitaciones.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		<p>propuestas presentadas por U.T. TERMINAL 2006 y CONSORCIO TERMINAL SS 2006, en los ítems Excavación Pilotaje diámetro 0.60 m y Excavación Pilotaje diámetro 0.70 m. En el Cuadro 15 se observa la diferencia anteriormente señalada donde específicamente CONCRETO S.A. en relación con U.T. TERMINAL 2006 y CONSOR. TERMINAL SS 2006, presenta una diferencia de 3.420,4% y 535,7% de más respectivamente para el ítem Excavación Pilotaje de diámetro 0.60 m. De igual manera, para el ítem Excavación Pilotaje de diámetro 0.70 m, la diferencia porcentual es mucho mayor toda vez que haciendo esta misma comparación, CONCRETO S.A. versus U.T. TERMINAL 2006 y CONSOR. TERMINAL SS 2006, resulta una diferencia de 4.401,5% y 611,3% de más.</p> <p>CUADRO 16 COMPARATIVO PROPONENTES PRECIOS UNITARIOS EXCAVACIÓN PILOTES ITEM CONCRETO U.T. TERMINAL 2006 CONSOR. TERMINAL SS 2006 V. UNIT V. UNIT DIFERENC. % V. UNIT DIFERENC. % Exc. Pilot. 0.60 \$445.020 \$12.641 3.420,4 \$70.000 535,7 Exc. Pilot. 0.70 \$569.040 \$12.641 4.401,5 \$80.000 611,3</p> <p>Además de lo señalado anteriormente, la entidad debió consultar los valores unitarios para los ítems Excavación Pilotaje diámetro 0.60 m y Excavación Pilotaje diámetro 0.70 formulados por el consultor ACI PROYECTOS S.A quien a través del Contrato TT-08 de 2005 realizó los estudios y diseños de la Terminal Satélite de Pasajeros del Sur, definiendo para ello, entre otros muchos aspectos, las cantidades de obra y presupuesto detallado, que para el caso de los ítems mencionados, la diferencias de valor unitario es igualmente muy</p>												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		grande, así como se presenta en el siguiente cuadro comparativo:													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.7. Hallazgo administrativo: La entidad no responde lo que le preguntan los proponentes originando falta de transparencia en el proceso licitatorio En el Memorando de Observaciones con Código GCC-422 sobre Procesos y Procedimientos, específicamente respecto a la respuesta a las observaciones de las evaluaciones preliminares de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, se evidencia que a la observación de la U.T. TERMINAL 2006 radicada mediante oficio No.2006ER4224 de 14 de octubre de 2006 sobre el descuento de 70 puntos al proponente, se presenta como respuesta a la observación la siguiente: ?El Comité precisa que el numeral 2.2.6. Experiencia del proponente del pliego de condiciones definitivo fue modificada mediante Adendo No.1 lo cual significa entonces que el criterio de experiencia no exitosa dejó de ser criterio de evaluación para los proponentes y por lo mismo no le asiste razón al observante. En cuanto hace relación a los puntos por las multas el	La Terminal de Transporte S.A. responderá de forma individual a cada proponente independientemente de que las preguntas u observaciones sean similares o iguales.	Total observaciones contestadas individualmente / total observaciones formuladas	100	SEGEN - LIDER DEL PROYECTO	EVALUADOS DEL PROCESO CONTRACTUAL	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se esta contestando individualmente las observaciones presentadas por los proponentes, la respuesta se entrega de forma escrita y se publica en la página web, link contratación en curso.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		Comité anteriormente se refirió a este tema en el presente documento.? Como se observa, la primera parte de la respuesta nada tiene que ver con la observación del proponente. El párrafo final que si hace referencia, no presenta la respuesta específica solicitada por la Unión Temporal. Se incumple el numeral 7º del Artículo 24 Principio de Transparencia, estipulado en la Ley 80 de 1993, que ordena: ?Los actos administrativos que se expidan en la actividad contractual o con ocasión de ella, salvo los de mero trámite, se motivarán en forma detallada y precisa e igualmente lo serán los informes de evaluación, el acto de adjudicación y la declaratoria de desierto del proceso de escogencia.?													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.8. Hallazgo administrativo: La entidad, para la misma pregunta de dos proponentes, responde diferente, originando falta de transparencia. En el Memorando de Observaciones con Código GCC-422 sobre Procesos y Procedimientos, específicamente respecto a la respuesta a las observaciones sobre las evaluaciones preliminares de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, la observación de la U.T. TERMINAL 2006 radicada mediante oficio No.2006ER4224 de 14 de octubre de 2006 relativa al descuento de 70 puntos a CONCRETO S.A., se presenta en la Columna ?Modifica o no los Informes de Evaluación? que NO MODIFICA. La anterior conclusión del Comité Técnico llama la atención a este Equipo Auditor toda vez que para la misma temática presentada por el proponente CONCRETO S.A. mediante radicado No. 2006ER4213 de octubre 14 de 2006, concluye	Elaborar lista de chequeo con los requisitos establecidos en los pliegos para dar respuesta a las observaciones	Guía elaborada por cada proceso contractual	100	SECRETARÍA GENERAL	LIDER DEL PROYECTO	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se estableció lista de chequeo, y se esta aplicando el cronograma en las fechas establecidas.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		el Comité Técnico que SI MODIFICA el Informe de Evaluación. Lo anterior evidencia una falta de atención y cuidado por parte de los funcionarios que tienen la responsabilidad de elaborar este tipo de documentos originando ambigüedad al momento de concluir si el pliego de condiciones se modifica o no.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.9. Hallazgo administrativo: La entidad no rechazó la propuesta de CONCRETO S.A. toda vez que su propuesta era inconveniente para la Terminal de Transporte. En desarrollo del proceso licitatorio TT-LP-01-2006, la entidad no rechazó la propuesta de CONCRETO S.A. toda vez que su propuesta era inconveniente para la Terminal de Transporte. Lo anterior por cuanto el proponente había incumplido en dos (2) contratos, el 060 de 1997 y 820 de 1999 suscritos con el IDU, tipificándose, en consecuencia, la condición de rechazo estipulada en el Pliego de Condiciones Definitivo, numeral 3.7 Admisibilidad y Rechazo de las Propuestas, señalado en su literal m), así: ?Cuando la propuesta presentada por el proponente este incurra en causales de inconveniencia, como por ejemplo que la empresa, sus socios o las personas naturales, consorcios o uniones temporales se encuentren embargadas, presenten	Teniendo en cuenta que la causal de rechazo por inconveniencia es eminentemente subjetiva en la forma como estaba redactada, La terminal retirará de los pliegos de condiciones tal causal. La Terminal, en los procedimientos de contratación solicitará a las entidades del sector movilidad, organismos de control y Cámara de Comercio antecedentes relacionados con multas e incumplimientos de los	Pliegos corregidos/ Total pliegos Solicitudes recibidas - enviadas del sector/Total entidades No. solicitud de antecedentes a entidades = No. respuesta a solicitudes de las entidades	100	SEGEN - GOPER	Profesional Universitario sec. General	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se están haciendo comités técnicos que verificarán los pliegos de condiciones. De igual forma se esta pidiendo a los proponentes en la contratación en curso documentos que nos permitan verificar antecedentes relacionados con multas e incumplimiento de los proponentes.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		incumplimiento parcial o total de contratos o multas que a la fecha de la evaluación no hayan sido subsanados o pagados o no hayan suscrito acuerdo de pago (En este último caso deberá anexas certificación donde conste el cumplimiento a la fecha del cierre de la presente licitación del citado acuerdo), siempre y cuando la sumatoria de las mismas tengan un valor igual o superior al quince (15%) del presupuesto oficial del presente concurso. (Negrilla fuera de texto). Respecto del Contrato 60 de 1997 cuyo objeto fue la "Construcción de puentes peatonales en concreto y metálicos, localizados en la Avenida Boyacá por la Calle 128 y la Calle 26 por Hemeroteca Nacional y la Avenida Boyacá por Diagonal 3 Sur", el IDU expidió la Resolución No.294 de febrero 2 de 2005 para la aplicación de la póliza de garantía en el amparo de estabilidad por valor de \$271.585.460,00 equivalente al 56,5% del valor total de la póliza. El Instituto de Desarrollo Urbano informó que el proceso de aplicación se ocasionó por los daños reportados en la Visita de Seguimiento No. 6 efectuada por la Universidad Nacional el 27 de febrero del 2003 primera aplicación de inició cuando la STCC con oficio IDU-79539 del 13 de mayo de 2005 requiere a la aseguradora para el pago.	proponentes en contienda.												
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.9. Hallazgo administrativo: La entidad no rechazó la propuesta de CONCRETO S.A. toda vez que su propuesta era inconveniente para la Terminal de Transporte. El Equipo Auditor encontró que para el Contrato 060 de 1997 el proponente CONCRETO S.A. estaba todavía en condición de incumplimiento toda vez que la Resolución No. 7304 de	Teniendo en cuenta que la causal de rechazo por inconveniencia es eminentemente subjetiva en la forma como estaba redactada, La Terminal	Pliegos corregidos/ Total pliegos Solicitudes recibidas - enviadas del sector/Total entidades No. solicitud de antecedentes a entidades =	100	SEGEN - GOPER	Profesional Universitario sec. General	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se están haciendo comités técnicos que verificaran los pliegos de condiciones. De igual forma se esta pidiendo a los proponentes en la contratación en curso	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

Regular a la Terminal de Transporte S.A.		<p>diciembre 26 de 2006 relativa al decaimiento de la aplicación de la póliza en el amparo de estabilidad por la reparación total de los daños corresponde a una fecha posterior a la fecha de la Resolución de Adjudicación de la Licitación TT-LP-01-2006 la cual fue expedida el día 4 de diciembre de 2006. Así mismo, en relación al Contrato 820 de 1999 cuyo objeto fue ?Realizar por el sistema de precios unitarios fijos las obras requeridas para la construcción de la ciclo-ruta norte, centro, sur en la primera etapa del Grupo 1 de la Calle 170 con canal El Cedro desde la Calle 127 hasta la Avenida 197, el IDU mediante Resolución No. 6351 de septiembre 22 de 2005 decide declarar la ocurrencia del siniestro cubierto por la Garantía Única de Cumplimiento No. P-A 0025789 de diciembre 28 de 1999 y ordenar que dicha garantía se haga efectiva en \$362.569.368,42 a favor del IDU con cargo a la Garantía Única de Cumplimiento en cuenta los daños encontrados en el frente No 5 (Carrera 30 Costado Norte Canal del Cedro, desde la Calle 161 hasta la Avenida Calle 170), y reportados en las visitas de seguimiento No. 2 de 8 de enero de 2003, No. 3 de 30 de enero de 2004, No. 4 de 10 de noviembre de 2004 y No. 5 de 28 de julio de 2005, por la Universidad Nacional. Dado que el representante legal del Consorcio CONCRETO S.A.-CUSEZAR S.A. y el de la Aseguradora interpusieron recurso de reposición contra la Resolución No. 6351 de septiembre 22 de 2005, el IDU mediante Resolución No.002 de enero 3 de 2006 resuelve modificar la Resolución 6351 al descontar del presupuesto de aplicación con cargo al amparo de estabilidad la</p>	<p>retirará de los pliegos de condiciones tal causal. La Terminal, en los procedimientos de contratación solicitará a las entidades del sector movilidad, organismos de control y Cámara de Comercio antecedentes relacionados con multas e incumplimientos de los proponentes en contienda.</p>	<p>No. respuesta a solicitudes de las entidades</p>														<p>documentos que nos permitan verificar antecedentes relacionados con multas e incumplimiento de los proponentes.</p>		
--	--	---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>suma de \$165.038.811,18 por concepto de 490 metros del tramo comprendido entre la Calle 163 A y 170, trayecto que se encontró visualmente en buen estado, y en consecuencia, la Garantía de Cumplimiento P-A 0025789, se hace efectiva por \$197.530.557,24. Igualmente, se ordena a la Subdirección Técnica de Contratos y Convenios remitir copia de esta resolución a la Subdirección Técnica de Procesos Judiciales para el inicio de las acciones judiciales correspondientes. La Subdirección Técnica de Contratos y Convenios del IDU con oficio IDU-11495 del 23 de febrero de 2006 requiere a la aseguradora para el pago de la póliza. Posteriormente, el 1º de junio de 2006 con memorando STCC-6500-22567 la Subdirección Técnica de Contratos y Convenios envía los antecedentes para que la Subdirección Técnica de Procesos Judiciales inicie las acciones respectivas. Como se observa antes del 26 de octubre de 2006, fecha de cierre de la licitación y apertura de las propuestas, CONCRETO S.A. incumplía los contratos 60 de 1997 y 820 de 1999 suscritos con el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, caracterizándose, como resultado, la condición de rechazo presentada en el Pliego de Condiciones Definitivo, numeral 3.7 Admisibilidad y Rechazo de las Propuestas, señalado en su literal m). De hecho, la situación actual del contrato 820 de 1999 es que se encuentra en procesos judiciales del Instituto de Desarrollo Urbano para las acciones pertinentes.</p>													
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.2.10. Hallazgo administrativo: La Entidad no respetó lo dispuesto en el Pliego de Condiciones Definitivo respecto a las condiciones y requisitos de cumplimiento. La Terminal de Transporte S.A. no respetó lo dispuesto en el Pliego de Condiciones Definitivo de septiembre de 2006 donde se estipuló en el numeral 3.6 EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO, lo siguiente: ?A los Proponentes que afirmen en la Carta de Presentación o en los anexos correspondientes solicitados en los presentes Pliegos de Condiciones o respecto de los cuales se encuentre acreditado que han sido multados y/o sancionados por incumplimiento de contratos estatales, mediante providencia ejecutoriada dentro de los dos (2) últimos años, anteriores a la fecha de cierre de este Concurso, se les restarán como máximo CIEN (100) PUNTOS del total de su calificación, de acuerdo con los siguientes rangos: ? Cuando hayan sido multados y/o sancionados por incumplimiento entre dos (2) y tres (3) contratos estatales dentro de los dos últimos años, se les restarán SETENTA (70) puntos del total de su calificación.? (Negrilla fuera de texto) De otra parte, la entidad no confirmó lo dispuesto en el numeral 3.7 del Pliego de Condiciones Definitivo, literal i) que presenta: ?Cuando el Proponente manifieste y/o acredite en su propuesta que no ha sido sancionado y la TERMINAL DE TRANSPORTE S.A. corrobore que dicha información no es veraz, con base en el numeral 7 del Artículo 26 de la Ley 80 de 1983.? La firma CONCONCRETO S.A. mediante oficio con radicado No.2006ER4213 de 14 de noviembre de 2006 presenta</p>	<p>Para futuras ocasiones, la Terminal de Transporte S.A. solicitará, cuando aplique, a la entidad pública respectiva que efectivamente se encuentra el proponente ante un incumplimiento vigente. En cuyo caso se procederá de acuerdo con la Ley.</p>	<p>Respuesta a la solicitud enviada/Caso detectado</p>	<p>100</p>	<p>SECRETARÍA GENERAL</p>	<p>Profesional Universitario sec. General y evaluadores del proceso</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>100</p>	<p>100</p>	<p>Se esta pidiendo a los proponentes en la contratación en curso documentos que nos permitan verificar antecedentes relacionados con multas e incumplimiento los proponentes y se tomaron las acciones correctivas.</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>
--	--	--	---	--	------------	---------------------------	---	-----------------------------------	-------------------	-------------------	------------	------------	--	--	----------

		<p>a la entidad sus observaciones al Informe de Evaluación Preliminar, entre las cuales presenta la relativa al descuento de 70 puntos por la existencia de dos (2) supuestas sanciones. Así mismo, anexa una constancia de junio 9 de 2006 del Subdirector Técnico de Contratos y Convenios del IDU referente a que las firmas CONCRETO y CONSORCIO CONCRETO S.A. CUZAR respecto de los contratos 060 de 1997 y 820 de 1999 celebrados con el IDU, no se le impusieron multas por incumplimiento a los contratistas. Posteriormente, en el Memorando de Observaciones con Código GCC-422 sobre Procesos y Procedimientos, relativo a la Respuesta a las Observaciones de las evaluaciones preliminares de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, sobre la observación de la FIRMA CONCRETO radicada mediante oficio No.2006ER4213 de 14 de noviembre de 2006 referente al descuento de 70 puntos por la existencia de dos (2) supuestas sanciones, presenta el Comité Técnico como respuesta lo siguiente: ¿Con base en el derecho de contradicción expuesto en el numeral 8 del Artículo 30 de la Ley 80 de 1993, el proponente aporta certificación emanada del Instituto de Desarrollo Urbano en la que expresa que ??al efectuar la revisión de los documentos que reposan en las carpetas legales de los Contratos Números 060 de 1997 y 820 de 1999, celebrado con el IDU con las firmas CONCRETO y CONSORCIO CONCRETO S.A. CUZAR, respectivamente, se verificó que durante la vigencia de los mismos, no se impusieron multas por incumplimiento a los contratistas?? Así mismo, el Comité Técnico en la Columna</p>												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>?Modifica o no los Informes de Evaluación? concluye que SI MODIFICA. La anterior conclusión del Comité Técnico no es consecuente con lo encontrado por este Equipo Auditor respecto a los Contratos 60 de 1997 y 820 de 1999 suscritos entre el Instituto de Desarrollo Urbano y CONCRETO S.A. y el Consorcio CONCRETO S.A. - CUSEZAR S.A., que si bien es cierto, el proponente no fue multado durante la ejecución de los contratos, si se evidenció incumplimiento de éstos al hacerse seguimiento a las estabilidades de las obras objeto de los contratos indicados, razón por la cual el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU efectuó aplicación de las pólizas en los amparos de estabilidad respectivos.</p>													
<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.2.11. Hallazgo administrativo: La entidad a pesar de las solicitudes y advertencias de algunos proponentes, no estableció la entidad un límite superior y otro inferior para contrarrestar el riesgo que los proponentes presentaran precios artificialmente altos y/o bajos en su propuesta, lo que a la postre sucedió. Se observa que en el oficio con radicado No. 2006ER3761 de octubre 6 de 2006, la firma Arquitectos e Ingenieros Asociados S.A., solicitaba, entre otras, lo siguiente: ?1. Solicitamos que sea publicado el presupuesto oficial DETALLADO con cada uno de los precios unitarios correspondientes a los ítems que conforman el presupuesto y establecer un rango de tal manera que no se vayan a presentar precios artificialmente desbalanceados. De igual manera, les solicitamos publicar el AIU OFICIAL.? (Negrilla fuera de texto). De otra parte, la firma CONCRETO en su oficio con radicado No. 2006ER3805</p>	<p>En las licitaciones de obra similares la Terminal de Transporte establecerá límites máximos y mínimos para cada uno de los ítems teniendo en cuenta los presupuestos elaborados y debidamente actualizados en desarrollo de los estudios y diseños. > Incluir en los pliegos de condiciones que en el evento en que fuere necesarios ejecutar mayores cantidades de obra en un ítem, nunca se</p>	<p>Ítems con límites sup inf / total ítems formulados por el consultor Incluir en los pliegos de la anotación</p>	<p>100</p>	<p>SECRETARÍA GENERAL</p>	<p>LIDER DE PROYECTO</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>100</p>	<p>100</p>	<p>Se están haciendo comités técnicos que verificaran los pliegos de condiciones y se están haciendo seguimiento a los estudios y diseños de las próximas licitaciones.</p>	<p>Se verifico el formato en la evaluación realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>

		de octubre 10 de 2006, le solicita a la entidad, entre otros aspectos, lo siguiente: ?4. Solicitamos aclaración en la respuesta dada en las ?Respuesta a la Audiencia de aclaraciones?, en el sentido de que los Análisis de precios unitarios los deben presentar los proponentes, favor indicar en qué numeral del pliego de condiciones está estipulado.? (Negrilla fuera de texto) Lo presentado anteriormente, demuestra que la entidad a pesar de las solicitudes y advertencias de las firmas que participaron en el proceso licitatorio, así como del conocimiento del objeto de éste: ?LA TERMINAL DE TRANSPORTE S.A., requiere contratar, por el sistema de precios unitarios con fórmula de reajuste, la CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA ETAPA DE LA TERMINAL SATÉLITE DEL SUR EN BOGOTÁ D.C.,?? (Negrilla y subrayado fuera de texto), no estableció la entidad, por un lado, un límite superior y otro inferior para contrarrestar el riesgo que los proponentes presentaran precios altos y/o bajos en su propuesta, y por otro, la falta de claridad y precisión de quién debería presentar el análisis de precios unitarios.	pagará por encima de los precios de mercado al momento de la ejecución.												
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Trans-	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.12. Hallazgo administrativo: La entidad no detectó la causal de inconveniencia dispuesta en los pliegos de la firma ganadora, con lo cual hubiera tenido el soporte para declarar desierta la licitación. Faltó transparencia en el proceso licitatorio toda vez que la firma ganadora, CONCRETO S.A., de la Licitación Pública TT-LP-01-2006 no cumplía con los requisitos y condiciones iniciales establecidas en los pliegos de condiciones como era el de no estar incurso en causal de inconveniencia por incumplimiento contractual.	Teniendo en cuenta que la causal de rechazo por inconveniencia es eminentemente subjetiva em la forma como estaba redactada, La terminal retirará de los pliegos de condiciones tal causal. La terminal, en los procedimientos	Pliegos corregidos/ Total pliegos formulados Solicitudes recibidas - enviadas del sector/Total entidades No. solicitud de antecedentes a entidades = No. respuesta a solicitudes de las entidades	100	SEGEN - GOPER	Profesional Universitario sec. General	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se están haciendo comités técnicos que verificaran los pliegos de condiciones. De igual forma se esta pidiendo a los proponentes en la contratación en curso documentos que nos permitan verificar antecedentes relacionados	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

<p>porte S.A.</p>		<p>Los Pliegos de Condiciones establecían en el numeral 3.7 ADMISIBILIDAD Y RECHAZO DE LAS PROPUESTAS: ?Cuando la propuesta presentada por el proponente, este incursa en causales de inconveniencia, como por ejemplo que la en-presa, sus socios o las personas naturales, consorcios o uniones temporales se encuentren embargadas, presenten incumplimiento parcial o total de contratos o multas que a la fecha de la evaluación no hayan sido subsanados o pagados o no hayan suscrito acuerdo de pago (En este ultimo caso deberá anexar certificación donde conste el cumplimiento a la fecha del cierre de la presente licitación del citado acuerdo), siempre y cuando la sumatoria de las mismas tengan un valor igual o superior al quince por ciento (15%) del presupuesto oficial del presente Concurso.? (Negrilla fuera de texto) En consecuencia, si la entidad hubiere aplicado las condiciones de admisibilidad y rechazo estipuladas en el numeral 3.7 del Pliego de Condiciones Definitivo de septiembre de 2006 de la Licitación Pública TT-LP-01-2006, ésta debió declararse desierta en atención a que ninguna de las tres (3) firmas que en la fecha establecida para su cierre se presentaron, cumplieron con todas las condiciones exigidas en los pliegos, UNIÓN TEMPORAL TERMINAL 2006, CONCRETO S.A. y CONSORCIO TERMINAL SS 2006, así: ? CONCRETO S.A.: por lo aludido anteriormente respecto que estaba incursa en causal de inconveniencia por presentar incumplimiento parcial en dos (2) contratos anteriores suscritos con el IDU. ? CONSORCIO TERMINAL SS 2006: dado que VICON S.A.,</p>	<p>de contratación solicitará a las entidades del sector movilidad antecedentes relacionados con multas e incumplimientos de los proponentes en contienda.</p>										<p>con multas e incumplimiento de los proponentes.</p>		
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>miembro del re-ferido consorcio no presentó la autorización del órgano social competente para el señor Francisco de Asís Rodrigo Bernal Vieira de conformidad al numeral 2.2.2 del pliego de condiciones que expresa: ?Cuando el representante legal de la persona jurídica tenga restricciones para contraer obligaciones en nombre de la misma, deberá adjuntar el documento de autorización expresa del órgano social competente (?) La omisión de anexar el Certificado de Existencia y Representación Legal o la autorización del Órgano Social competente no son subsanables y la propuesta será rechazada?. Esta condición fue observada en la evaluación jurídica de la entidad. ? UNION TEMPORAL TERMINAL 2006: Teniendo en cuenta que las empresas AMCO LTDA. RMR CONSTRUCCIONES S.A. y AMR CONSTRUCCIONES Y CIA S EN C no estaban al día con el pago de aportes al ICBF al momento del cierre de la licitación, tal como lo fijó el pliego de condiciones que está en conformidad al artículo 50 de la Ley 789 de 2002. Esta condición fue presentada en la evaluación jurídica de la entidad.</p>												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.2.13. Hallazgo administrativo: La entidad inició el proceso de la Licitación Pública para contratar la Construcción de la Primera Etapa de la Terminal Satélite del Sur, con un presupuesto estimado muy inferior al realmente necesario. La entidad inició el proceso de la Licitación Pública TT-LP-01-2006 para contratar la Construcción de la Primera Etapa de la Terminal Satélite del Sur, con un presupuesto estimado muy inferior al realmente requerido y, en consecuencia, se le asignó al Contrato TT-80 de 2006 un presupuesto desfasado toda vez que según informe de interventoría entregado a la entidad mediante oficio con radicado No.2009ER925 de febrero 24 de 2009 por la firma PAYC, se presenta que el presupuesto actual ascendió a \$24.648.295.542, de los cuales son del contrato inicial \$15.963.666.325; \$942.868.573 corresponden a mayores y menores cantidades de obra; \$7.053.921.157 a obras no presupuestadas; \$399.839.487 al 5% del FVS y \$288.000.000 a reajustes. Especifica que el valor actual del contrato se incrementó en 54,4% en relación al valor inicial del contrato, de los cuales el 5,9% corresponde a mayores y menores cantidades de obra; el 44,2% corresponde a obras no presupuestadas, el 2,5% al FVS y el 1,8% a reajustes. Lo anterior sin tener en cuenta los contratos suscritos por la entidad en las vigencias 2007 y 2008 de actividades que están contempladas en el aludido contrato que corresponden a las siguientes: ? Porterías, Medidores de Agua y Gas Natural, Taquillas (incluidas taxis en sótano y las de los baños), Pintura demarcación pavimentos, Mamparas, Subestación,</p>	<p>La Terminal de Transporte S.A., para próximas licitaciones de ésta índole, contará con el equipo técnico de Dirección de Proyecto, quienes una vez entregados por parte de la interventoría los estudios, cantidades de obra, planos y presupuestos elaborados por el diseñador llevará a cabo una revisión detallada y comparativa entre los planos definitivos, cantidades de obra y presupuesto.</p>	<p>Revisión realizada / Revisión programada</p>	<p>100</p>	<p>SEGEN - DIRPROYECTO</p>	<p>LIDER DEL PROYECTO</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>50</p>	<p>50</p>	<p>Se están haciendo comités técnicos que verificarán los pliegos de condiciones y se están haciendo seguimiento a los estudios y diseños en donde el comité técnico decidirá los planos definitivos, cantidades de obra y presupuesto.</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>
--	--	--	--	---	------------	----------------------------	---------------------------	-----------------------------------	-------------------	-------------------	-----------	-----------	---	--	----------

		Planta Eléctrica, Equipos de Presión e Incendio. El valor total final del contrato se aumentó en 48,26% con respecto al valor inicial contratado, éste valor incluye los costos por reajustes y el 5% del FVB. Dentro de este porcentaje se destaca el hecho de que el 42,19% corresponde a obras no previstas en el contrato inicial, lo cual da una idea de la magnitud del desfase en el presupuesto asignado para el contrato, teniendo en cuenta además que se dejaron de hacer algunas actividades las cuales se contrataron directamente por la Terminal, para no ir a sobrepasar el 50% del valor del contrato según la ley de Contratación Estatal.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.14. Hallazgo administrativo. No hay rigurosa revisión de la entidad al no detectar dos actas de liquidación con fechas diferentes, a pesar que una de ellas contiene todas las firmas. La entidad no efectúa una diligente y rigurosa revisión de los documentos que los contratistas le presentan para su trámite y aprobación correspondiente. Lo anterior se evidenció específicamente en la diferencia de fecha del Acta de Liquidación del Contrato 80 de 2006, la cual inicialmente aparecía como suscrita en diciembre 18 de 2008 y estaba anexa al oficio de Concreto TT-08-10772 con radicado 2008ER5818 de diciembre 19 de 2008, donde se le remitía a la entidad, entre otros documentos, dicha acta con fecha 18 de diciembre; sin embargo, la entidad recibe el Acta de Liquidación nuevamente el 14 de enero de 2009 de parte de PAYC S.A., firma Interventora del contrato de obra,	El hallazgo se presenta con ocasión de un acta elaborada para revisión vs el acta definitiva. Para tal efecto la Terminal de Transporte S.A. cuando elabore un acta para revisión dejará nota expresa que es acta para revisión y evitar así la suscripción de actas de forma equivocada. Se efectuará revisión detallada de las actas, tanto de terminación como de liquidación, para solucionar las inconsistencias	Actas revisadas / Total actas suscritas	100	SEGEN - GOPER	profesional universitario sec general / Profesional de calidad	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se esta haciendo revisión de las actas de liquidación, de igual forma se especifica que el acta de liquidación se encuentra en revisión para luego proceder a la suscripción	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		anexando un acta de fecha 15 de diciembre de 2008. A pesar de lo señalado anteriormente, no existe una explicación de la diferencia de fecha en dos Actas de Liquidación suscritas por las partes, ni existe una solicitud de cambio de fecha por parte de la entidad. Durante la evaluación a la respuesta de la entidad al Informe preliminar, a más de la observación anterior, se encontró que el Acta de Liquidación no se suscribe en la forma legal señalada por la Ley 80 de 1993, Capítulo VI De la Liquidación de los Contratos, Artículo 60 que señala: "Los contratos de tracto sucesivo, aquellos cuya ejecución o cumplimiento se prolongue en el tiempo y los demás que lo requieran, serán objeto de liquidación de común acuerdo por las partes contratantes?", (negrilla fuera de texto) toda vez que el representante legal de la entidad, el Gerente General de la Terminal de Transporte S.A. aparece dando un visto bueno (Vo.Bo.) en contravía a lo indicado por la norma.	cias que se presenten.												
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.15. Hallazgo administrativo: La entidad no deja registro de sus solicitudes a los contratistas y/o interventores respecto del Contrato 80 de 2006. La entidad no deja registro de sus solicitudes a los contratistas y/o interventores respecto del Contrato 80 de 2006, específicamente la nota que se le incluyó al Acta de Liquidación del Contrato por solicitud de la Terminal de Transporte no se deja constancia en dicha acta de que el Tribunal de Arbitramento no ha resuelto la controversia relacionados con los precios unitarios de la excavación de los pilotes de 60 y 70 y acero estructural, no se evidenció solicitud por escrito que la entidad haya	Suscripción plena del Acta de Liquidación por la Gerencia General con visto bueno del interventor. Crear procedimiento dentro del SGC para la elaboración de actas.	Acta actualizada y aprobada por el sistema de Gestión de Calidad.	100	SEGEN	profesional universitario sec general / profesional de calidad	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se esta verificando el visto bueno del interventor y la suscripción de las actas de los contratos que se están liquidando.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C

		realizado al contratista ni al interventor.																
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.16. Hallazgo administrativo: Se incumple no indicado en el pliego de condiciones toda vez que por falta de cuidado de la entidad, el Acta de Liquidación del contrato se suscribe tres (3) meses y medio después de suscrita el Acta de Recibo final de Obra. El Acta de Liquidación del contrato se suscribe tres (3) meses y medio después de suscrita el Acta de Recibo final de Obra, en contravía de lo señalado por los pliegos de condiciones y el Contrato 80 de 2006 en su Cláusula Octava, Parágrafo Primero ¿La suscripción del acta de liquidación se llevara a cabo dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de recibo a satisfacción de la obra.? Al momento de evaluar la respuesta de la entidad que ésta presentó al Informe preliminar, con respecto a la fecha de liquidación del contrato, se encontró incongruencia entre el Contrato 80 de 2006, Cláusula Octava, Parágrafo Primero, y lo señalado en el Pliego Definitivo de condiciones respecto a su numeral 3.16. Liquidación del Contrato, se estipuló lo siguiente: ¿El contrato se liquidará de común acuerdo dentro de los 2 meses siguientes a la suscripción del acta de terminación del contrato.?	La Terminal mantendrá en los pliegos de condiciones y los contratos los términos de ley.	Pliegos ajustados a la ley	100	SEGEN GOPER	profesional universitario - sec general	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	100	100	Se verifican los plazos para la entrega del acta de liquidación de acuerdo al pliego de condiciones.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C			
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.17. Hallazgo administrativo: El Contrato 80 de 2006, presenta dos Actas de Terminación del Contrato. El Contrato 80 de 2006, presenta dos Actas de Terminación del Contrato. La primera se suscribe el 16 de junio de 2008 y en la cual se relacionan cincuenta (50) actividades pendientes. Posteriormente, se suscribe una segunda el 3 de septiembre de 2008, dos (2) meses y medio después.	La Terminal de Transporte elaborará un nuevo formato denominado Acta de Recibo Final, para no usar el Acta de Terminación para esta actividad y evitar así confusiones.	Formato elaborado	100	SEGEN - GEPLA	profesional universitario - sec general - profesional de calidad	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	50	50	Se esta elaborando el Formato de recibo final de obra, con la Dirección de Proyectos y la Gercnia de Planeación.	Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C			

Terminal de Transporte S.A.			Actas de avance de obra.													
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.18. Hallazgo administrativo: Hay descuido en la Entidad toda vez que el Acta de Recibo Final de Obra es suscrita en un formato que no presenta el Logo ni un formato estandarizado de la Terminal. El Acta de Recibo Final de Obra es suscrita en un formato que no presenta el Logo ni un formato estandarizado de la Terminal de Transporte. Igualmente, además de esta acta de recibo final de obra, se suscriben otras tres (3) actas de recibo final relativas a los temas 1. Hidrosanitario, Red Contra incendio y Gas Natural, 2. Eléctrica, y 3. Ventilación Mecánica.	La Terminal de Transporte elaborará un nuevo formato denominado Acta de Recibo Final, para no usar el Acta de Terminación para esta actividad y evitar así confusiones.	Formato elaborado	100	SEGEN - GEPLA	profesional universitario sec general - profesional de calidad	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	50	50	Se esta elaborando el Formato de recibo final de obra, con la Dirección de Proyectos y la Gerencia de Planeación. Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C		
Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.	3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	3.5.2.19. Hallazgo administrativo: Hay negligencia y desatención de parte de la Terminal toda vez que no se indicaron ni en el contrato ni en el pliego los requisitos para suscribir las actas de terminación y de recibo final. En los Pliegos de Condiciones ni en el Contrato 80 de 2006, se establecieron las condiciones y requisitos para la suscripción de las actas tanto de Terminación como de Recibo Final. Lo anterior generó, entre otras causas, el que se hubieran suscrito dos actas de terminación y que hubiesen cuatro (4) actas de recibo final sobre diferentes temáticas para el mismo contrato.	La Terminal de Transporte elaborará un nuevo formato denominado Acta de Recibo Final, para no usar el Acta de Terminación para esta actividad y evitar así confusiones.	Formato elaborado	100	SEGEN - GEPLA	profesional universitario sec general - profesional de calidad	Equipo de oficina Formatos	01/06/2009	31/12/2009	50	50	Se esta elaborando el Formato de recibo final de obra, con la Dirección de Proyectos y la Gerencia de Planeación. Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.	C		

<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte S.A.</p>	<p>3.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN</p>	<p>3.5.2.20. Hallazgo administrativo: Falta de atención y cuidado por parte de la entidad en la elaboración, revisión y aprobación de los diferentes procesos y procedimientos. Falta de atención y cuidado por parte de la entidad en la elaboración, revisión y aprobación de los diferentes procesos y procedimientos observados en el trámite del Memorando Interventoría Código GCC-415, elaborado el 22 de junio de 2007, cuyo asunto es Supervisor contrato TT-79-2006, donde el Gerente General de la entidad le comunica al Director del Proyecto Terminal Satélite del Sur que queda nombrado como supervisor del contrato entre la Terminal de Transporte S.A. y PAYC S.A. relacionando como objeto el siguiente: realizar el suministro, instalación y puesta en marcha de Ascensores y Rampa Eléctrica para la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., de acuerdo con la descripción, especificaciones y demás condiciones establecidas en los numerales 1.22.1 y 1.22.3 de los Pliegos de Condiciones de la Licitación Pública TT-LP-01-2007.; sin embargo, este objeto contractual corresponde al del Contrato TT-40-2007 suscrito con la firma Internacional Elevador INC. Así mismo, el formato anteriormente mencionado, carece de las firmas que lo debían soportar para su posterior suscripción por parte del Gerente General, como son la de elaboración, revisión y aprobación.</p>	<p>Revisión detallada de los objetos y contenidos de los documentos a publicar. Verificación de la suscripción de firmas de revisión previo a la publicación de los documentos</p>	<p>Publicación revisada/Total publicaciones</p>	<p>100</p>	<p>SECRETARÍA GENERAL</p>	<p>Profesional Universitario sec. General</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>100</p>	<p>100</p>	<p>A la fecha todos los documentos emanados por la secretaria General han sido sujetos de la revisión de igual forma se han revisado la suscripción de firmas en los documentos</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>
--	--	--	--	---	------------	---------------------------	---	-----------------------------------	-------------------	-------------------	------------	------------	---	--	----------

<p>Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Regular a la Terminal de Transporte .A.</p>	<p>3.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL</p>	<p>3.6.1.2. Hallazgo Administrativo. Verificados los formatos que registran el uso del modulo de excretas por los diferentes buses intermunicipales, se evidencio que estos no son diligenciados en forma adecuada o correcta por los responsables (operarios), al igual no se evidencia revisión alguna por parte quien realiza la interventoría a este contrato; esto evidencia falta de inducción y capacitación a las personas que ejecutan el contrato de operación y mantenimiento del modulo de excretas. Con relación a la construcción del sistema de tratamiento y modulo de excretas de la Terminal del Sur, en respuesta dada por la entidad el 25-02-2009, numeral No. 4, Establece que: ?la Terminal Satélite del Sur no está catalogada como una Terminal Origen, y no lo es, en cumplimiento de la Resolución No. 004658 del 10 de noviembre de 2008 del Ministerio de Transporte ?Por la cual se expide autorización para la operación y funcionamiento de la Terminal Satélite-periférica Sur de Bogotá D.C.? RESUELVE: Artículo primero. Autorizar la operación de la Terminal Satélite Periférica Sur de Bogotá S.A. localizada en la Calle 57 Q Sur No. 75 F-82 de Bogotá D.C. en los términos del parágrafo 2° del Decreto 2028 de 2006, para que realice despachos alternos de origen-destino y servicios de paso para los vehículos que inicien su viaje en la Terminal principal, conforme a los estudios técnicos y socio-económicos de factibilidad que contemplen la demanda de pasajeros, las necesidades de los usuarios del servicio y la nacionalización de los equipos de las empresas autorizadas?.</p>	<p>Actualizar los formatos para incluir información demográfica de los vehículos que llegan a la Terminal de Transporte. Capacitación trimestral para el diligenciamiento de los formatos.</p>	<p>Formato actualizado</p>	<p>100</p>	<p>GEPLA</p>	<p>profesional de calidad</p>	<p>Equipo de oficina Formatos</p>	<p>01/06/2009</p>	<p>31/12/2009</p>	<p>El formato fue modificado y se incluyo la columna de origen</p>	<p>100</p>	<p>El formato se comenzará a utilizar desde el mes de agosto de 2009</p>	<p>Se verifico el formato en la ealuacion realizada a los contratos evaluados.</p>	<p>C</p>
---	---	---	--	----------------------------	------------	--------------	-------------------------------	-----------------------------------	-------------------	-------------------	--	------------	--	--	----------

