

# CONTRALORIA

DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

Cartagena de Indias D.T.y C,  
DC-329-19 03/12/2019

Doctor(es)  
**PEDRITO PEREIRA CABALLERO**  
Alcalde Mayor de Cartagena de Indias (E)  
**HUMBERTO RIPOLL DURANGO**  
Gerente  
Transcaribe S.A  
Ciudad

Asunto: **Informe Definitivo Auditoría Modalidad Especial- Vigencia-2018.**

Cordial saludo

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias en cumplimiento del Plan General de Auditoría-PGAT-2019, practicó auditoría modalidad Especial a Transcaribe S.A, con el propósito de evaluar la eficacia y eficiencia con que administró los recursos públicos asignados y los resultados de la gestión fiscal en términos de calidad, oportunidad y cobertura, así como el cumplimiento de las normas aplicables en los diferentes procesos durante la vigencia fiscal 2018.

Una vez analizada la contradicción que su Despacho formuló al informe Preliminar de auditoría, se procede a comunicar el informe final del mencionado ejercicio.

Adicionalmente, y en virtud de lo establecido en la Resolución Reglamentaria N°104 del 10 de marzo de 2017, dentro de los ocho (08) días hábiles siguientes al recibo del presente informe de auditoría, Transcaribe, deberá hacer llegar a este órgano de control fiscal un Plan de Mejoramiento, el cual debe contener las acciones correctivas que se desarrollarán para corregir los hechos referenciados en los hallazgos, los responsables de su ejecución, el tiempo necesario para su aplicación.

Atentamente,

  
**MIGUEL TORRES MARRUGO**

Contralor Distrital de Cartagena de Indias (E)

Proyectó: *Wilmer Salcedo Misas*  
Coordinador de Auditoría

Revisó: *Juan Pablo Rivera Martelo*  
Director Técnico de Auditoría Fiscal

Anexo: ciento setenta y cinco (175) páginas  
Un (01) CD que contiene el Plan de mejoramiento



**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**  
Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No. 47B-23 - Móvil: 3013059287  
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

**INFORME DEFINITIVO DE AUDITORIA  
MODALIDAD ESPECIAL**

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO-SITM  
TRANSCARIBE S.A.**

**VIGENCIA 2018**

**CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.  
DICIEMBRE 2019**

Contralor Distrital de Cartagena  
De Indias (E)

**FREDDY QUINTERO MORALES**

Director Técnico de Auditoría Fiscal:

**JUAN PABLO RIVERA MARTELO**

Coordinador de Auditoría:

**WILMER SALCEDO MISAS**

Equipo de Auditoría:

**SANDRA PAREJA RICO (LÍDER)**  
**DAVID CANTILLO DEVOZ (Auditor)**  
**MARIANO GUERRERO (Ap. Contable)**  
**ELIX PRAXCA (Auditor)**  
**KAREN PEREZ (Abogada Externa)**

## CONTENIDO

	Pagina
1. CARTA DE CONCLUSIONES.....	5-9
2. RESULTADOS DE LA AUDITORIA.....	10-61
2.1. Antecedentes a la celebración de los Contratos de Concesión del SITM- Cartagena de Indias.....	10
2.1.2. El proceso contractual.....	10-11
2.1.3. La suscripción de los contratos.....	12-15
2.2. Diagnóstico de la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM en la ciudad de Cartagena de Indias.....	15-18
2.2.2. El plan de implementación del SITM está “estancado” en la fase intermedia, desde noviembre del año 2016.....	19-29
2.2.3. Efectos y consecuencias en el SITM.....	29-34
2.3. El incumplimiento reiterativo por parte de SOTRAMAC y TRANSCARIBE operador de realizar los aportes No.3 al fondo unificado FUDO- desintegración (AIFU).....	34-40
2.3.1. Efectos y consecuencias en el SITM.....	40-41
2.4. Indexación anual del aporte #3 al fondo FUDO por incumplimiento, que generan un aumento del 4.56% sobre el aporte vencido.....	42
2.5. FUDO reservado y FUDO disponible.....	42-43

2.6. Incumplimiento contractual relacionado con los pedidos de flota que operan en el SITM por parte de SOTRAMAC y TRANSCARIBE operador.....	43-46
2.7. Los descuentos automáticos por los incumplimientos de aporte al fondo desintegración FUDO y los pedidos de flota, aplicado a SOTRAMAC, no compensan la afectación causada al SITM.....	46-49
2.8. Las rutas abandonadas, en las que el SITM no ha ingresado a operar.....	49
2.9. Los egresos teóricos frente a bolsa del sistema.....	50-53
2.10. El contrato de prestación de servicios suscrito por TRANSCARIBE operador y Cartagena Complementaria Social y de Indias S.A.S -CCSI- para operar la porción #2 del SITM .....	54-58
2.11. No hay un control efectivo por parte del DATT, del transporte ilegal, la reapertura de rutas de rutas canceladas y la extensión de rutas del TPC, que afectan directamente la demanda del SITM.....	58-59
2.12. El sistema de gestión y control de la operación del sistema TRANSCARIBE –CCO en cabeza de Colcard, aún está en proceso de implementación. ....	59-61
3. Evaluación Gestión Financiera.....	61-68
4. Hallazgos.....	70-89
5. Cuadro tipificación de Hallazgos.....	90
6. Anexos .....	

Cartagena de Indias D.T. y C.

Doctores

**PEDRITO PEREIRA CABALLERO**

Alcalde Mayor de Cartagena de Indias (e)

**HUMBERTO RIPOLL DURANGO**

Gerente de TRANSCARIBE S.A.

L.C.

Asunto: Carta de Conclusiones

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, con fundamento en las facultades otorgadas por los Artículo 267 y 272 de la Constitución Política, practicó Auditoría Especial a TRANSCARIBE S.A. específicamente a los contratos de concesión, suscritos por el ente gestor, para la operación de las tres porciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM, y el contrato para el diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación, tomando como referencia la vigencia fiscal del año 2018, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia, equidad y valoración de los costos ambientales con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en el área actividad o proceso examinado.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por la entidad y analizada por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias. La responsabilidad de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias consiste en producir un Informe de Auditoría Especial, que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas, con políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, consecuentes con las de general aceptación; por lo tanto, requirió acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar nuestro concepto.

La auditoría incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan el área, actividad o proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales; los estudios y análisis se encuentran debidamente

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en los archivos de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias.

## CONCEPTO SOBRE EL ANÁLISIS EFECTUADO

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, como resultado de la presente auditoría, conceptúa que en relación con los Contratos de Concesión suscritos por TRANSCARIBE S.A. para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM en el Distrito de Cartagena de Indias D.T. y C., tomando como referencia la vigencia fiscal del año 2018, han tenido desfases en cuanto al cumplimiento de sus cronogramas pactados inicialmente por parte de la concesiones operadoras respecto de sus obligaciones contractuales, establecidas en los tramos A y B de sus respectivos cierres financieros, y que están estructurados así: el primero de ellos, es decir, el tramo (A), apunta a realizar los cinco (5) aportes al Fondo Unificado de Desintegración y Operación -FUDO-, componente *Desintegración*, además, de realizar los seis (6) aportes al componente *Operadores* del Fondo Unificado, el segundo, el tramo (B) encaminado a cumplir con los pedidos de flota #1 y #2 que prestan el servicio de transporte de personas en el SITM

El Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito de Cartagena de Indias, en adelante SITM, se estructuró por etapas, determinadas así: etapa preoperativa, pedagógica y regular, en cada etapa se establecieron fases de implementación progresiva del sistema, que en total suman tres (3), necesarias para obtener el nivel óptimo de operación del sistema, es decir el 100% implementación. El avance de una fase a la otra, está supeditada al cumplimiento de unos hitos establecidos en cada fase y relacionados esencialmente con el cumplimiento de dos obligaciones cardinales, inmersas en los contratos de concesión: los aportes a FUDO y los pedidos de flota que se servirán en el sistema,

La fase de implementación del SITM arrancó con la etapa pedagógica del sistema, hito que se cumplió el 11 de noviembre de 2015 y coincidió con el arranque de la fase 1, terminando esta el 26 de marzo de 2016, al día siguiente, se dio inicio a la etapa de operación regular, a la par de la fase 2 del sistema y culminó el 10 de noviembre de 2016, por haber transcurrido 12 meses, desde el inicio de la fase 1. El 11 de noviembre de 2016, debió arrancar la fase 3 del sistema, este último hito, no se dio, debido al incumplimiento en los aportes a FUDO e incumplimiento en los pedidos de flota, por parte de las Concesiones Operadoras SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S.

y TRANSCARIBE S.A.-Operador- lo que trajo como consecuencia, el freno en la implementación del SITM y dio inicio a una fase intermedia que busca que las concesiones cumplan con las obligaciones contractuales, es decir, se pongan al día con los aportes #3 y #4 al fondo FUDO y cumplan con los pedidos de flota #1 y #2 del SITM.

En ese orden de ideas, se tiene que la fase 3 del sistema, debió haber entrado en funcionamiento el 12 de noviembre de 2016, sin embargo, a esa fecha, 11 de noviembre de 2016, las concesiones operadoras del sistema no habían cumplido con los pedidos de flota No.1 y No. 2, ni con los aportes No. 2, No. 3 y No. 4 al Fondo de Desvinculación y Desintegración FUDO, hitos fundamentales para avanzar a la fase tres (3) de implementación del sistema, por lo que se activó la fase intermedia del plan de implementación, cuyo objetivo principal era: alcanzar el 75% de la demanda referente, lo cual se obtenía, cumpliendo con las obligaciones de realizar los aportes a FUDO, desvincular los vehículos del TPC e ingresar los pedidos de flota de vehículos al sistema, inmediatamente las rutas y placas del TPC fueran desactivada, y de esta forma evitar posibles afectaciones al usuario.

Actualmente el SITM-TRANSCARIBE S.A no cuenta con la totalidad de buses establecidos en los contratos de concesión, de los 344 vehículos que conforman los pedidos de flota #1 y #2 que ya debían estar en operación de acuerdo a los establecido en los contratos de concesión, hay actualmente 309 vehículos; lo que se traduce en un cumplimiento que corresponde al 90 % de esta obligación, quedando pendiente un 10% que está en mora de cumplirse desde hace más de tres (3) años, si se tiene en cuenta que el pedido de flota #2, debió ingresar al sistema a más tardar el 28 de mayo de 2016.

Por otro lado, el cronograma de desintegración de vehículos de las rutas del Transporte Público Colectivo, TPC está inactivo, pues las concesiones SOTRAMAC S.A.S. y TRANSCARIBE S.A -Operador- están en mora de realizar los aportes #3 al Fondo de Desintegración –FUDO-. En cuanto al aporte #4 al FUDO, los concesionarios SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S. y TRANSCARIBE S.A.-operador- no lo han realizado debido a la ampliación del cronograma para su pago en el año 2020. Esto ha generado demoras en el proceso de desvinculación y desintegración de los buses que aún están activos en algunas rutas del TPC y que conlleva a que TRANSCARIBE S.A. no amplíe la prestación del servicio en esas rutas e igualmente pueda ampliar el servicio hacia nuevas rutas. La morosidad del aporte #3 y el aplazamiento del aporte #4 al FUDO han traído como consecuencia efectos adversos en la operación porque los ingresos del sistema que son los pasajes validados no alcanzan a cubrir la totalidad de

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**[contraloria@contraloriadecartagena.gov.co](mailto:contraloria@contraloriadecartagena.gov.co) [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

los costos de operación. Debido a que la demanda del sistema no ha crecido (mayor cantidad de pasajes validados) como resultado de la dificultad operacional de ampliar la prestación del servicio hacia nuevas rutas el SITM de Cartagena afronta una situación de insostenibilidad financiera en el corto plazo.

Aunado a ello, los vehículos aun activos del TPC (Transporte Público Colectivo) se han convertido en competencia directa del SITM al igual que el aumento desmedido del transporte ilegal en la ciudad. Tampoco se evidencia una gestión efectiva y eficaz por parte de DATT para integrar las rutas abandonadas y canceladas al SITM, muy a pesar de que no debe realizarse proceso de desintegración y desvinculación, afectado la integración y servicio del sistema.

Se determinó dentro del proceso auditor la configuración de dos (2) presuntos detrimentos patrimoniales a las arcas del Distrito de Cartagena de Indias, determinados así: el primero de ellos en la cuantía de Mil Ciento Cuarenta y Seis Millones Quinientos Setenta y Tres Seiscientos Cincuenta y Ocho pesos M/Cte. (\$1.146.573.658) que corresponde al pago de intereses corriente, pagados por diecinueve (19) buses de la tipología padrón, de propiedad de TRANSCARIBE S.A. que no generan ningunos ingresos, pues no han sido programados en el sistema, desde su recibo en octubre de 2018; el segundo, en la cuantía de \$11.089.191.029 por la cancelación por parte de TRANSCARIBE S.A. al contratista Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S. -CCSI-, de un costo fijo, que incluye el pago por parte de TRANSCARIBE S.A. que no tiene justificada su contraprestación

## RELACION DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron doce (12) hallazgos administrativos, de las cuales once (11) no presentan alcance, uno (1) tiene presunto alcance fiscal en cuantía de once mil ochenta y nueve millones noventa y un mil diecinueve peso m.cte (\$11.089.091.019).

## PLAN DE MEJORAMIENTO

La Entidad debe diseñar y presentar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias comunicadas durante el proceso auditor, dentro de los ocho (08) días

# **CONTRALORIA** DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

siguientes al recibo del informe definitivo, en el marco de la Resolución Reglamentaria No. 104 del 10 de marzo de 2017, emitida por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias.

Atentamente,

  
**MIGUEL TORRES MARRUGO**  
Contralor Distrital de Cartagena de Indias (E).

Proyectó/elaboró: Comisión Auditora

Revisó: Wilmer Salcedo Misas - Coordinador 

Vo.Bo: Juan Pablo Rivera- Director Técnico de Auditoria Fiscal 

## **2. RESULTADOS DE LA AUDITORIA**

En cumplimiento del Memorando de Auditoria No. 9 de fecha de fecha 18 de febrero de 2019, formulado por la Dirección Técnica de Auditoría Fiscal, se asignó a los miembros de la comisión auditora, adelantar la auditoría gubernamental, en la modalidad especial, a la vigencia fiscal 2018, en el cual se evaluaron los componentes y factores relacionados en el siguiente orden: (I) Se verificó y evaluó el cumplimiento en cada una de las etapas contractuales en los contratos de concesión suscritos por la Empresa Industrial y Comercial del Estado TRANSCARIBE S.A. con COLCARD, Contrato: No. TC-LPN-005-2010; SOTRAMAC S.A.S.-contrato: No. TC-LPN-004-2013; TRANSAMBIENTAL S.A.S.-contrato: No. SA-MC-007-2014 y el contrato de prestación de servicios de operación para la porción No. 2 del Sistema Transcaribe No. CP-003 de 2015 con la Empresa Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S. CCSI (II). Se evaluó el cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas en los contratos de concesión y de prestación de servicio, de acuerdo con los objetivos establecidos en los contratos y demás documentos que los respaldan, al igual que la revisión de los informes de supervisión de cada uno de los contratos antes mencionados (III). Se evaluó la gestión financiera y contable dentro de los contratos suscritos, teniendo como base los modelos financieros propuestos y sus cierres financieros.

### **2.1. Antecedentes a la celebración de los Contratos de Concesión del SITM- Cartagena de Indias**

El documento CONPES No. 3167 del 23 de mayo de 2002, estableció la política de Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transportes público urbano de pasajeros en las ciudades capitales del país; el documento CONPES No. 3260 del 15 de diciembre de 2003, fijó la política del Gobierno Nacional para impulsar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM- en ciudades como Cartagena de Indias, por Acuerdo 004 de 2003, del Concejo Distrital de Cartagena de Indias, autorizó al Alcalde Distrital de Cartagena para la creación de TRANSCARIBE S.A.

Mediante escritura pública 0654 del 15 de julio de 2003, otorgada por la Notaria Sexta del Circulo de Cartagena e inscrita en la Cámara de Comercio de Cartagena el día 5 de agosto de 2003, bajo el número 183809, modificada por escritura pública 071 del 4 de

febrero de 2004, se constituyó a TRANSCARIBE S.A. como una sociedad por acciones, constituidas entre entidades públicas del orden municipal, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Su naturaleza jurídica es la de Empresa Industrial y Comercial del Estado, por ende, es un ente descentralizado por servicio del orden distrital, su composición accionaria está establecida de la siguiente forma: (A) Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias con un 95% (B) Distriseguridad con un 3,4 % (C) Corvivienda con el 1% y (D) IPCC con 0,2 %.

### 2.1.2. El Proceso Contractual

Mediante la Licitación Pública No. 003 de 2013, se ofertó en concesión la operación de las tres porciones que conformarían el Sistema Integrado de Transporte Masivo en la ciudad de Cartagena de Indias, en ese orden, las concesiones #1, #2, #3. Se buscó una doble condición de vinculación al proceso, que participaran como proponentes los propietarios y empresas de transporte público colectivo, sin embargo, a la fecha de cierre de esta licitación, programada para el 22 de noviembre de 2013, no se presentaron ofertas y como consecuencia de ello, mediante Resolución 147 de 2013, se declaró desierto el proceso licitatorio.

En la Licitación Pública TC-LPN-004-2013, se modificó el componente de participación, permitiendo que entes públicos y empresas privadas accedieran al proceso, a lo cual se presentó una oferta para la operación de la concesión #1, por parte de SOTRAMAC S.A.S. los otros dos procesos fueron declarados desiertos.

Luego de ello, y amparados en el numeral 2 del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, se dio apertura al Proceso de Selección Abreviada No. SA-MC-007-2014, en el cual se contó con una sola oferta, que fue adjudicada a TRANSAMBIENTAL S.A.S. para operar la concesión #3. Para la concesión #2, el proceso fue declarado desierto.

El 15 de diciembre de 2014, la junta directiva de TRANSCARIBE S.A. tomó la decisión de que TRANSCARIBE S.A. fuera el operador de la porción correspondiente a la concesión No. 2., con fundamento en el artículo 93 de la Ley 489 de 1998, el acta de reunión ordinaria de Junta Directiva No. 113 de TRANSCARIBE S.A. de fecha 23 de octubre de 2015, el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, el Acuerdo No. 004 de 2003 y en los estatutos de TRANSCARIBE S.A.

TRANSCARIBE S.A., ahora en su rol de operador del sistema, suscribió el contrato de prestación de servicios de operación para la porción No. 2 del sistema TRANSCARIBE

S.A. No. CP-003 de 2015 con la Empresa Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S.

Con respecto al contrato para otorgar en concesión el diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del SITM de la ciudad de Cartagena, se apertura la licitación pública TC LPN 005 2010, a la cual se presentaron 5 oferentes, de los cuales fue escogido COLCARD.

### **2.1.3. La Suscripción de los Contratos**

#### **SOTRAMAC S.A.S.**

Esta empresa fue constituida como sociedad por acciones simplificadas, el 16 de marzo de 2009. El 20 de agosto de 2014, se suscribió el Contrato de Concesión No. TC-LPN-004-2013 entre TRANSCARIBE S.A. y SOTRAMAC S.A.S., cuyo objeto del contrato es: *“la operación de hasta 222 vehículos del sistema de transporte masivo de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares previstas en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC-LPN-004-2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de Transcaribe”.*

El acta de inicio fue firmada el 3 de septiembre de 2014, el plazo para acreditar el cierre financiero era el 3 de diciembre de 2014, de acuerdo a la cláusula 8 del contrato, sin embargo, el 1 de diciembre de 2014, se suscribió el otrosí #1, que amplió el plazo para acreditar el cierre financiero en 2 meses, por ende, el plazo para presentar el cierre financiero sería el 3 de febrero de 2015, luego de ello, el 3 de febrero de 2015 se suscribió el otrosí #2, que amplió el plazo para acreditar el cierre financiero en un mes, es decir, hasta el 3 de marzo de 2015. El 2 de marzo de 2015, se suscribió el otrosí #3 donde nuevamente se amplió el plazo para acreditar cierre financiero hasta 30 de abril de 2015. El cierre financiero, fue acreditado por SOTRAMAC S.A.S. el 4 de mayo de 2015 bajo radicado No. 000586, el cual fue aprobado por TRANSCARIBE S.A. el día 4 de junio de 2015, como consta en comunicado TC-DO-07.01-0421-2015. Su cierre financiero ascendió a la suma de \$181.310.435.142.

#### **TRANSAMBIENTAL S.A.S.**

Se firmó el contrato de concesión el 24 de noviembre de 2014 No. TC-SA-MC-2014 entre TRANSCARIBE y TRANSAMBIENTAL S.A.S., cuyo objeto era otorgar en

concesión exclusiva y conjunta con otros concesionarios la concesión #3 para la operación de hasta doscientos doce (212) vehículos del sistema de transporte público masivo de Cartagena de Indias por su cuenta y riesgo, bajo la supervisión de TRANSCARIBE S.A. en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el contrato de concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: 89 padrones y 123 busetones.

El acta de inicio fue firmada el 3 de diciembre de 2014, en consecuencia, el plazo para acreditar el cierre financiero, según lo estableció la cláusula 8 del contrato de concesión, vencía el 3 de marzo de 2015. El 2 de marzo de 2015, se suscribió el otrosí #1, que amplió el plazo para acreditar el cierre financiero hasta el 30 de abril de 2015. El 30 de abril de 2015 presentaron la documentación para acreditar el cierre financiero, su cierre financiero ascendió a \$151.045.373.678,89.

La firma IKON mediante oficio de fecha 3 de junio de 2015, certificó el cierre financiero de SOTRAMAC S.A.S. y TRANSAMBIENTAL S.A.S.

#### **TRANSCARIBE S.A. - Operador**

El 13 de enero de 2016, TRANSCARIBE S.A. -Operador- suscribe el contrato No. CP-003 de 2015 con la sociedad Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S -CCSI- en adelante, y cuyo objeto es: *“prestar el servicio de operación de la porción N°2 del sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del servicio público urbano masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de Transcaribe s.a. en su condición de operador directo del sistema”*

El plazo de ejecución del contrato fue hasta 31 de diciembre de 2018, de acuerdo con la autorización de vigencias futuras aprobadas por la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. en la sesión de fecha 23 de octubre de 2015, acta #113. El valor de este contrato fue de \$38.719.900.000,00, el acta de inicio se firmó el 26 de enero de 2016, sin embargo, Transcaribe Operador, empezó a operar los buses que comportan su flota de vehículos en el sistema a través de su contratista CCSI el 26 de enero de 2017.

El contrato de comodato de los vehículos fue firmado en fecha 20 de octubre de 2017 y formalmente se hizo entrega de 30 busetones a CCSI.

Por arreglo directo, las partes acuerdan modificar el contrato en el sentido de adicionar el plazo hasta el 31 de diciembre de 2019; se fija el valor fijo mensual en la suma de

\$337 millones de pesos, por la entrada en operación de los noventa y nueve (99) buses (30 busetones y 69 padrones).

La Junta Directiva en sesión del 12 de diciembre de 2018, y mediante acta No. 139, autoriza la vigencia futura solicitada hasta por la suma de \$4.044.000.000, para amparar el pago del valor fijo mensual para la vigencia 2019 con CCSI y que amplió la fecha de ejecución del contrato hasta el 31 de diciembre de 2019, lo anterior, soportado con la suscripción del Otrosí No. 1 de fecha 27/12/2018.

### **COLCARD**

El 14 de abril de 2011, se suscribe el contrato TC-LPN-005-2010 entre TRANSCARIBE y COLCARD para otorgar en concesión el diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del SITM de la ciudad de Cartagena. La firma del acta de inicio, es del 15 de junio de 2011.

Por solicitud de COLCARD, se suscribe el otrosí #1, de fecha 11 de octubre 2011, que amplía para la acreditación del cierre financiero, en 3 meses. Se suscribe el otrosí #2, que le amplía el plazo a COLCARD para la acreditación del cierre financiero, hasta el 30 de marzo de 2012.

En mayo 30 de 2012, COLCARD presenta los documentos para la acreditación del cierre financiero de la concesión.

Se suscribe el otrosí #3, que amplía el plazo de la etapa pre-operativa, hasta el 30 de junio de 2013, motivada en la reprogramación de la selección de los operadores del sistema. Luego de ello, se suscribe el otrosí #4, que vuelve a ampliar la etapa pre-operativa, hasta el 31 de diciembre de 2014, motivada en la reprogramación de la selección de los operadores del sistema.

Se suscribe el otrosí #5, que amplía el plazo de la etapa pre-operativa hasta el 01 de octubre de 2015, motivado por reajustes en el plazo inicialmente estipulado en el acta #1 del Contrato de concesión. Se suscribe el otrosí #6, por medio del cual se modifica la tecnología tetra por 2g/3g/4g/lte y radio por tecnología Avantel, y prorrogar el plazo de la etapa pre operativa hasta el 16 de noviembre de 2015. Se suscribe el otrosí #7, por medio del cual se cambia el plazo de inicio de la operación regular al 27 de marzo de 2016. Se suscribe el otrosí #8, por medio del cual se incluye definiciones de bolsa de sistema, modificación a la cláusula 30, recursos residuales del sistema, cláusula 44,

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

valor de los derechos de participación de los concesionarios, y modificación del Plan de Implementación PMI y los niveles de servicio.

Se suscribe el otrosí # 9, el 17 de agosto de 2018, por medio del cual se modifica la cláusula 30-recursos residuales del sistema, cláusula 31 condiciones para la disposición de recursos del fondo general, cláusula 32 modificaciones para la disposición de recursos del fondo de contingencias, cláusula 33, condiciones para la disposición de recursos del fondo de mantenimiento y expansión del sistema Transcaribe, cláusula 34, condiciones para la disposición de recursos del fondo de niveles de servicio, cláusula 35 disposición y administración de fondo de respaldo de viajes a crédito-frevic, cláusula 36, fondo de ingreso de medios de pago, cláusula 37, fondo de tarifa subsidiada del sistema, cláusula 38 fondo de pasajes no utilizados.

## **2.2. Diagnóstico de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM en la ciudad de Cartagena de Indias.**

El Sistema Integrado de Transporte Masivo, en la ciudad de Cartagena de Indias, en adelante SITM, se estructuró por etapas, determinadas así: etapa preoperativa, pedagógica y regular, en cada etapa se establecieron fases, que en total suman tres (3), necesarias para obtener el nivel óptimo de operación del sistema, es decir el 100% implementación. El avance de una fase a la otra, está supeditada al cumplimiento de unos hitos establecidos en cada fase y relacionados esencialmente con el cumplimiento de dos (2) obligaciones cardinales, inmersas en los contratos de concesión.

La primera de ellas: establece la obligatoriedad de las concesiones operadoras del sistema, de realizar cinco (5) aportes al Fondo Unificado de Desvinculación, Desintegración y de Operadores, FUDO, este es un fondo, que fue creado por las concesiones operadoras del sistema, para administrar los recursos desembolsados por SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S. y TRANSCARIBE S.A. – Operador- en las fechas establecidas en los contratos de concesión y que está estructurado en dos compartimientos, el Fondo Desintegración: que destina los dineros para la desintegración y desvinculación de los vehículos del Transporte Público Colectivo, TPC, registradas ante el Distrito y el Fondo de Operaciones: que es paralelo al fondo de desintegración, y que tiene como principal objetivo: cubrir los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario.

La segunda obligación contractual es cumplir con los pedidos de flota establecidos en los contratos de concesión para la operación de las tres porciones en las que se dividió la operación del sistema, porciones que son atendidas por las concesiones TRANSAMBIENTAL S.A.S (Concesión No. 3) SOTRAMAC S.A.S. (Concesión No. 1) y TRANSCARIBE S.A. – Operador- (Concesión No. 2), y que apunta básicamente a reemplazar los vehículos que conforman las rutas del TPC, que sean desvinculadas y desintegradas, con vehículos del SITM.

Para ello, se diseñó un plan de implementación de rutas del SITM, que es accesorio al cumplimiento de estas dos obligaciones, pues, si se tienen los recursos para “DESVINCULACION” los vehículos del TPC, estos últimos, saldrán de operación y no podrán prestar el servicio de transporte colectivo de pasajeros, pues, se cancelará su matrícula, permitiendo que esta demanda de usuarios que utilizaban este medio de transporte, migre al SITM, demanda, que será atendida por el sistema, al ingresar los vehículos de los pedidos de flota, de acuerdo a la programación de rutas diseñadas y proyectadas por TRANSCARIBE S.A., cuya finalidad es la operación plena del sistema en la ciudad de Cartagena de Indias, sin competencia de rutas y vehículos del TPC, ni transporte informal e ilegal.

En ese orden de ideas, tenemos, que de acuerdo a las obligaciones contractuales establecidas en los contratos de concesión se debía cumplir con los siguientes hitos:

SITM								
Proceso de desvinculación del TPC y entrada en operación de la	Etapa pre-operativa		Etapa pedagógica		Etapa operación-Regular 27/03/2016-fin de la Concesión-IEDO			
	Proceso Licitatorio-2013 Actividades a cumplir: firma del contrato y acreditación de cierre financiero (tramo A y B)		Del 11/11/2015 hasta el 26/03/2016		NO HA ENTRADO EN IMPLEMENTACIÓN			
	Fase 1		Fase 2		Fase intermedia		Fase 3	
	Desde el 11/11/2015		Desde 27/03/2016 hasta -10/11/2016		Desde 11/11/2016 hasta 30/03/2020			
	El objetivo de esta fase es iniciar el proceso de desvinculación (...) y pedir la flota inicial al sistema, requerida para la fase 2.		Etapa pedagógica y etapa regular		Objetivo: continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del transporte público colectivo		Objetivos: finalizar el proceso de desvinculación de los vehículos del TPC y finalizar el proceso de vinculación de flota.	
Inicio: día siguiente a la aprobación del cierre financiero Finalización: inicio de la		Inicio: día siguiente a la finalización de la fase 1 (este día		Inicio: la fase intermedia únicamente iniciara el día siguiente a la finalización de la fase		Inicio: día siguiente a la finalización de la fase 2 por la condición f2.1.		

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

<p>flota del sistema.</p> <p>Plazo: 41 meses contados a partir del inicio de operación regular.</p> <p>Establecido en 3 fases y una eventual fase intermedia</p>	<p>etapa de operación pedagógica</p> <p>Plazo: máximo ocho meses</p>	<p>coincide con el inicio de la etapa pedagógica)</p> <p><b>Finalización:</b> cuando ocurra lo primero entre las siguientes dos (2) condiciones:</p> <p>Condición f2.1. La demanda real alcanzara el 75% de la demanda referente. Este evento será determinado a partir de los pasajes validados utilizados en el proceso de liquidación semanal de pago a agentes.</p> <p>Condición f2.2. doce meses desde el inicio de la fase 2</p>	<p>2, como consecuencia de la condición f2.2.</p> <p><b>Finalización:</b> cuando ocurra lo primero entre los siguientes 2 eventos:</p> <p>Condición f1.1. La demanda real alcance el 75% de la demanda referente, este evento será determinado a partir de los pasajes validados utilizados en el proceso de liquidación semanal de pago a agentes.</p> <p>Condición f1.2. Doce meses desde el inicio de la fase intermedia.</p> <p>Plazo: máximo doce meses.</p>	<p>Al día siguiente a la finalización de la fase intermedia por cualquier condición.</p> <p>Finalización: cuando ocurra lo primero entre los siguientes dos eventos.</p>
	<p>Actividades desvinculación:</p> <p>Dos (2) desembolsos al FUDO.</p> <p>Vehículos a desvincular: mínimo 320 vehículos del TPC en cada desembolso</p>	<p>Actividades de desvinculación:</p> <p>Desembolso número tres (3) al FUDO.</p> <p>Vehículos a desvincular: mínimo 320 vehículos del TPC.</p>	<p>Desembolsos al FUDO: desembolso número cuatro (4) al FUDO.</p> <p>Vehículos a desvincular: los que Transcribe considere necesarios a partir de la disponibilidad de recursos en la fiducia.</p>	<p><b>Actividades de Desvinculación.</b></p> <p>Desembolsos al FUDO: desembolso número cuatro y cinco, si no hubo fase intermedia o desembolso 5 si ocurrió fase intermedia.</p>
<p>No entra a operar vehículos del sistema en esta fase</p>	<p>Entrada en operación n° 1: entran los vehículos del pedido de flota N° 1 al inicio de la fase</p>	<p><b>Actividades de vinculación:</b> no entran a operar vehículos del sistema en esta fase, sin embargo, pueden modificarse el diseño operacional existente, de común acuerdo entre Transcribe y los concesionarios.</p>	<p><b>Vehículos a desvincular:</b> en el desembolso 4, los que Transcribe considere necesario a partir de la disponibilidad de recursos en la fiducia. En el desembolso 5, los vehículos restantes pertenecientes al TPC</p>	
<p><b>Pedido de flota N° 1</b></p> <p>Se pedirán las siguientes flotas en un plazo no a cinco (5) días hábiles posteriores al cierre financiero:</p> <p>Concesión N° 1 Articulado: 22 + Buseton: 48</p> <p>Concesión N° 2 Padrón: 49 + Buseton: 30</p> <p>Concesión N° 3 Padrón: 61 + 39 busetones</p>	<p><b>Pedido de flota N° 2</b></p> <p>Se pedirá la siguiente flota, en un plazo no mayor a sesenta (60) días desde el inicio de la fase 2.</p> <p>Concesión N° 1 Articulado: 32</p> <p>Concesión N° 2 Padrón: 35</p> <p>Concesión N° 3</p>	<p>No se pide flota para el Sistema Transcribe, en esta fase.</p>	<p>Actividades vinculación:</p> <p>Entrada en operación:</p> <p>Si ocurre la condición f2.1. Entran los vehículos del pedido número 3 y número 4 en dos momentos.</p> <p>Si ocurre la condición f1.1. Entran los vehículos del pedido # 5.</p> <p>Si ocurre la condición</p>	

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

	<hr/> <p>Total: <b>249</b> vehículos del SITM</p>	<p>Padrón: 28</p> <hr/> <p>Total: <b>95</b> vehículos del SITM</p>	<p>f1.2. No se vinculará la flota referente restante, sin perjuicio de que Transcaribe, solicite flota adicional, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 67 del contrato de concesión. Sin embargo, puede modificarse el diseño operacional existente, de común acuerdo entre Transcaribe y los Concesionarios.</p> <p><b>Pedido de flota N° 3</b>          En el momento que se active la fase N° 3 por la condición f2.1.          Concesión N° 1          Busetones: 78          Concesión N° 2          Busetones: 73          Concesión N° 3          Busetones: 28</p> <hr/> <p>Total: 179 vehículos del SITM</p> <p><b>Pedido de flota N° 4</b>          Concesión N° 1          Busetones: 42          Concesión N° 2          Busetones: 37          Concesión N° 3          Busetones: 56</p> <hr/> <p>Total: 135 vehículos del SITM</p>
--	---	--	--

### 2.2.1. La Operación Regular del SITM

La etapa pedagógica de la operación terminó el día 26 de marzo de 2016, la entrada de operación regular del sistema inició, el 27 de marzo de 2016 con SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S. entró en operación el 20 de abril de 2016, y TRANSCARIBE S.A – operador- el 26 de enero de 2017. Las concesiones realizaron los pagos por derechos de entradas de los vehículos que operan las distintas rutas del SITM al ente gestor, en el siguiente orden:

Pagos por Derechos de Entrada de vehículos de la flotas de las concesiones- cifras en pesos corrientes		
Concesión	Cuantía del pago	Fecha
Sotramac S.A.S.	\$670.046.163	29/12/2017
	\$698.046.440	01/09/2015
Transambiental S.A.S.	\$910.549.440	04/08/2015
	\$325.391.297	30/09/2016

*Cifras en pesos corrientes*

El porcentaje por participación en la operación y pago por periodo de operación está estructurado de la siguiente manera:

Fideicomitente	Porcentaje
Sotramac S.A.S.	37.743%
Transcaribe S.A.	31.635%
Transambiental S.A.S.	30.622%

La relación de recursos recaudados por venta de pasajes y medios de pagos, son los siguientes:

Año	Recaudo
2016	\$ 34.967.578.599
2017	\$ 58.603.693.853
2018	\$ 71.051.159.292
2019	\$187.015.815.826

*Cifras en pesos corrientes*

Los pagos por repago VEFU, que es el reintegro que reciben las concesiones operadoras, por sus aportes al FUDO, de acuerdo a la participación de estos en la operación, se empezaron a instruir en el mes de diciembre de 2017, los cuales ascienden:

Repagos VEFU	
Transcaribe operador	\$6.337.322.365
Sotramac S.A.S.	\$6.103.579.030
Transambiental S.A.S.	\$6.157.333.214

*Cifras en pesos corrientes*

### **2.2.2. El Plan de Implementación del SITM está “Estancado” en la Fase Intermedia, desde noviembre del año 2016**

El Plan de Implementación, es la hoja de ruta del avance del sistema, en ella están proyectadas las rutas antiguas del TPC a intervenir y desintegrar, e igualmente, las rutas del SITM, que prestarán ese servicio. El sistema está compuesto por Rutas: Troncales (4), Pre-troncales (6), Alimentadoras (16) y Rutas Complementarias (16).

Desde la estructuración del proyecto se establecieron tres (3) fases para la implementación progresiva del SITM, en la ciudad de Cartagena, siendo la última de ellas, la fase 3, en esta etapa, el sistema debía funcionar plenamente, es decir, las tres (3) concesiones operadoras debían estar prestando el servicio de transporte con sus tres pedidos de flota completos y el 100% de los vehículos del TPC debían estar desvinculados y desintegrados. Esta operación plena, permitiría prestar el servicio de transporte de manera eficiente y sostenible, pues la demanda del sistema, es decir, los pasajes validados por los usuarios que utilizan el sistema, serían proporcionales a los costos de operación del sistema, lo que se traduciría en la correlación eficiente entre tarifa usuario frente a la tarifa técnica.

Lo anterior, permitiría cubrir los egresos teóricos del sistema, que no es más que los costos de operación que se generan al movilizar un vehículo de un concesionario en el sistema, con la tarifa usuario, que son los pasajes que se recaudan e ingresan al sistema, cada vez que el pasajero utiliza un vehículo de TRANSCARIBE S.A.

La fase de implementación del SITM arrancó con la etapa pedagógica del sistema, hito que se cumplió el 11 de noviembre de 2015 y coincidió con el arranque de la fase 1, terminando esta el 26 de marzo de 2016, al día siguiente, se dio inicio a la etapa de operación regular, a la par de la fase dos (2) del sistema y culminó el 10 de noviembre de 2016, por haber transcurrido 12 meses, desde el inicio de la fase 1, el 11 de noviembre de 2016, debió arrancar la fase 3 del sistema, este último hito, no se dio, debido al incumplimiento en los aportes a FUDO e incumplimiento en los pedidos de flota, por parte de las Concesiones Operadoras SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S. y TRANSCARIBE S.A.-Operador- lo que trajo como consecuencia, el freno en la implementación del SITM y dio inicio a una fase intermedia que busca que las concesiones cumplan con las obligaciones contractuales, es decir, se pongan al día con los aportes #3 y #4 al fondo FUDO y cumplan con los pedidos de flota #1 y #2 del SITM.

En ese orden de ideas, se tiene que la fase tres (3) del sistema, debió haber entrado en funcionamiento el 12 de noviembre de 2016, sin embargo, a esa fecha, 11 de noviembre de 2016, las concesiones operadoras del sistema no habían cumplido con los pedidos de flota No. 1 y No. 2, ni con los aportes No. 2, No. 3 y No. 4 al Fondo de Desvinculación y Desintegración FUDO, hitos fundamentales para avanzar a la fase tres (3) de implementación del sistema, por lo que se activó la fase intermedia del plan de implementación, cuyo objetivo principal era: alcanzar el 75% de la demanda referente, lo cual se obtenía, cumpliendo con las obligaciones de realizar los aportes a FUDO, desvincular los vehículos del TPC e ingresar los pedidos de flota de vehículos al sistema, inmediatamente las rutas y placas del TPC fueran desactivada, y de esta forma evitar posibles afectaciones al usuario.

El resultado de la activación de esta fase intermedia, es una prolongada ampliación de esta fase, por parte de TRANSCARIBE S.A. año tras año, hasta llegar a la fecha 30 de junio de 2020, fecha en la que “presuntamente” culminara la fase intermedia, pues, de acuerdo a los otrosíes que han sido suscritos por las concesiones y autorizados por el ente gestor y que amplían esta fase intermedia, aun a la fecha, no se ha cumplido con la condición f1.1. De la fase intermedia, para implementar la fase No. 3, esto es: *“la demanda real alcanzara el 75% de la demanda referente.”* Y no se cumplirá, si sigue el incumplimiento de las concesiones SOTRAMAC S.A. y TRANSCARIBE S.A -operador- de realizar los aportes No. 3 al Fondo Unificado FUDO, y cumplir con los pedidos completos de flota No. 1 y No. 2.

Lo anterior, se evidencia, pues, aún al cierre de este informe, SOTRAMAC S.A. no ha cumplido con las siguientes obligaciones:

Aporte #3 al Fondo Unificado- componente desintegración-FUDO:

Tercer aporte concesiones			
Concesionarios	Saldo por aportar (Cifras en pesos de 2013)	Saldo por aportar Valor actualizado a corte 31/07/ 2019	Observaciones
Sotramac S.A.S.	16.087.276.802,83	20.816.708.164,54	Vencido marzo de 2018
Transcaribe Operador	13.771.880.547,16	17.820.618.227,74	Vencido en marzo de 2018
Transambiental	-0-	-0-	

*Cifras Transcaribe s.a.*

Pedidos de flota #1 y #2 al SITM por parte de SOTRAMAC S.A.S.

A la fecha, SOTRAMAC S.A.S, debía contar con los pedidos de flota 1 y 2, que en total sumarían cincuenta y cuatro (54) articulados y cuarenta y ocho (48) busetones, sin embargo, aún faltan por ingresar al sistema veinticuatro (24) buses de tipología Busetón. Lo cual es inadmisibles, porque un requisito, esencial para ejecutar la porción concesionada por parte de TRANSCARIBE S.A. en este caso, la concesión #1, a SOTRAMAC S.A.S, era acreditar un cierre financiero estructurado por tramos, que garantizaba el cumplimiento de cada una de las obligaciones adquiridas por el operador del sistema, al suscribir el contrato de concesión con el ente gestor, es decir, cumplir con los aportes a FUDO y con los pedidos de flota. La cláusula # 8 del contrato de concesión establece:

*“CIERRE FINANCIERO: corresponde a la disponibilidad efectiva de los recursos del CONCESIONARIO, necesaria para la adecuada ejecución de los contratos de concesión y del cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el proceso de desvinculación y desintegración física, que se suscribe en virtud del presente proceso licitatorio, la cual deberá acreditarse ante TRANSCARIBE, dentro de los 90 días calendarios siguientes a la fecha a la fecha de suscripción del acta de inicio del contrato de concesión con dos (2) tramos:*

*Tramo A: corresponde a los recursos que debe acreditar el CONCESIONARIO asociado al cumplimiento del contrato de concesión.*

*Tramo B: corresponde a (I) la constitución del patrimonio autónomo que se encargará de la administración del FUDO (II) la acreditación de los AIFU que el concesionario debe aportar al FUDO.”*

*“7.1.4. Acreditar el cierre financiero respecto de los dos (2) tramos que le componen, en los términos y condiciones previstos en este contrato.*

*Clausula 8. Cierre financiero de los concesionarios.*

*En un plazo que no excederá de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha de la legalización y la firma del acta de inicio del contrato, el concesionario deberá acreditar que ha realizado las diligencias necesarias a fin de obtener su cierre financiero, garantizando a Transcaribe s.a. que ha obtenido la financiación necesaria para llevar a cabo las inversiones previstas en las secciones siguientes de esta cláusula.*

*La acreditación del cierre POR PARTE del concesionario consistirá en la entrega a Transcaribe s.a. De la documentación que demuestre que el concesionario cuenta de manera suficiente, con los recursos de capital que a continuación se relacionan, mediante compromisos irrevocables y en firmas de una o más instituciones financieras o proveedores de flota nueva, para otorgar la financiación exclusiva destinada para la diferencia entre el valor mínimo de la inversión estimada y el valor que el concesionario de operaciones N° 1 vaya a cubrir de manera directa con aportes de capital. El concesionario deberá acreditar dentro de los 90 días calendario siguiente a la legalización del contrato un cierre financiero equivalente a:*

Cierre financiero	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Tramo A: operación	69.400	55.000	60.600
Tramo B: Fondo Unificado	100.700	84.400	81.700
Total Cierre	170.100	139.400	142.300

*Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013.*

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

SOTRAMAC S.A.S. suscribió el contrato de concesión No. TC-LPN-004-2013 el 20 de agosto de 2014, el acta de inicio fue firmada el 3 de septiembre de 2014, el plazo para acreditar el cierre financiero era el 3 de diciembre de 2014, de acuerdo a la cláusula 8 del contrato, sin embargo, luego de firmar varios otrosíes con el ente gestor, logró acreditar el cierre financiero el 26 de mayo de 2015, el cual ascendió a la suma de \$181.310.435.142, detallado así:

Entidad	Monto
Scania	\$55.128.835.142
Busccar de Colombia s.a.s	\$55.000.000.000
Financiera de Desarrollo Nacional	\$55.000.000.000
Compromisos Proforma 7a	\$16.181.600.000
Total	\$ 181.310.435.142

Se tiene entonces, que SOTRAMAC S.A.S logró acreditar un cierre financiero muy por encima del exigido por TRANSCARIBE S.A. con una diferencia de más de \$11.210.435.142; originado por el hecho de aportar compromisos a través de la proforma 7 a, es decir, mediante la vinculación de transportadores locales como accionistas de SOTRAMAC S.A.S. a cambio de la entrega del vehículo a desvincular del Transporte Público Corriente (TPC); de esta forma SOTRAMAC S.A.S apalancaba adicionalmente su cierre financiero con el ingreso de transportadores locales a través del intercambio de Acciones por Vehículos Desvinculados del TPC. Dicho cierre financiero, se estructuró en dos (2) tramos: el tramo "A": garantizaba el cumplimiento de las obligaciones contractuales, correspondientes a los pedidos de flota y por otro lado, el tramo "B": que garantizaba el cumplimiento de la constitución de un patrimonio autónomo y su alimentación mediante los aportes al FUDO, en sus dos (2) componentes, fondo de desintegración y fondo de operadores. Lo que se traduce en una garantía por parte de la concesión operadora, de cumplir con las dos obligaciones medulares al hacerse con el Contrato de Concesión No. TC-LPN-004-2013 y explotar la porción #1 del SITM, como lo era y sigue siendo, cumplir en su totalidad con los pedidos de flota #1 y #2 y realizar los aportes #3 y #4 al fondo desintegración de FUDO.

Por lo que no hay justificación para que SOTRAMAC S.A.S, no haya hecho honor a estas dos (2) obligaciones, más aun, cuando mediante el otrosí # 14 de fecha 7 de noviembre de 2017, es decir, 19 meses y 12 días luego de iniciada la operación regular del sistema, se decide otorgarle un nuevo plazo de doce (12) meses para cumplir con estas obligaciones, siendo que a la fecha de la celebración de ese otrosí, el #14, ya el

SITM, debía estar implementada la fase 3 del SITM, es decir, con los pedidos de flota #1 y #2 y con los aportes #4 de todas las concesiones al fondo de desintegración, y realizándose los pedidos de flota #3 y #4 de acuerdo al plan de implementación y realizando la concesiones el aporte #5 a FUDO para desintegrar el total de vehículos del TPC en la ciudad de Cartagena.

Sin embargo, ese plazo venció, y no hubo cumplimiento, muy a pesar de que en los considerandos del otrosí #14 se estableció una reorganización definitiva de la fase intermedia y el compromiso ineludible por parte de las concesiones operadoras, de ponerse al día con los pedidos de flota #1 y #2, al igual que con los aportes completos #1, #2, #3 y #4 al fondo de desintegración FUDO para alcanzar el 75% de la demanda referente, y de esta forma iniciar la fase 3 del sistema, ampliando la fase intermedia hasta 10 de noviembre de 2018, estableciendo como límite para cumplir con los pedidos de flota, ese tiempo de ampliación de la fase intermedia y como fecha límite para el aporte #3 al fondo de desintegración FUDO, el 31 de marzo de 2018; el aporte #4, el 30 de junio de 2018 y el aporte #5 a partir del mes 9 de operación del inicio de la fase 3. De ellos, el único que cumplió con los pedidos de flota pendientes y con el aporte #3 en las fechas estipuladas fue TRANSAMBIENTAL S.A.S, operadora de la porción #3 del sistema.

Lo que ocurrió seguido a esto, fue, una sucesión de suscripción de otrosíes por parte de TRANSCARIBE S.A. y SOTRAMAC S.A.S, para otorgarle, más plazos para cumplir con los pedidos de flota y aportes a FUDO, plazos que llegado la fecha de cumplimiento, volvían a incumplir SOTRAMAC S.A.S y el ente gestor le otorgaba más plazos, mediante la firma de otrosí, ampliándose la fase intermedia hasta el 30 de junio de 2020, mediante la suscripción del otrosí #20, de fecha 02 de julio de 2019. Hechos que se pueden evidenciar en el siguiente cuadro, que detallan el objeto de cada otrosí:

Otrosí # 12 de 30/05/2017	Modificar la cláusula N° 10 del contrato de concesión, en el sentido de hacer los repagos a las concesiones de manera parcial, de los recursos correspondientes a VEFU.
Modificación de la cláusula 10 del contrato de concesión	modificar la cláusula N° 10 del contrato de concesión, en el sentido de hacer los repagos a las concesiones de manera parcial, de los recursos correspondientes a VEFU, toda vez que el contrato original establece el pago de estos recursos cuando los concesionarios aporte de manera plena los aportes a FUDO, sin embargo como esto no ha sido posible, se solicita una modificación de la cláusula que recoge esta obligación en el sentido de hacer los repagos por VEFU, en proporción a los aportes que han hecho las concesiones al fondo FUDO.
Otrosí # 13 de	Modifica y amplía la fase intermedia de implementación del SITM hasta el 30/11/2017

07/11/2017	<p>La orden de inicio de operación regular de las tres concesiones (operación y recaudo) se produjo el 27 de marzo de 2016.</p> <p>Se modifica la cláusula 64 del contrato de concesión, ampliando el plazo de fase intermedia hasta el <b>30 de noviembre de 2017</b>. Bajo la expectativa de suscripción del otrosí modificatorio integral a las fases de implementación del sistema</p>																																			
Otrosí # 14 de 07/11/2017	<p>Modifica y amplía la fase intermedia de implementación del SITM hasta el 10/11/2018</p> <p>El inicio de operación pedagógica para los contratos de operación del SITM se produjo el día 11 de noviembre de 2015, y culminó el 26 de marzo de 2016.</p> <p>La orden de inicio de operación regular de las tres (3) concesiones (operación y recaudo) se produjo el 27 de marzo de 2016.</p> <p>La fase 2 del sistema terminó el 10 de noviembre de 2016, por haber transcurrido 12 meses desde el inicio de la operación pedagógica, hecho que se verificó el 11 de noviembre de 2015</p> <p>Que no obstante haber terminado la fase 2 de operaciones el 10 de noviembre de 2016, lo cierto, es que, a la fecha, la implementación ha ocurrido de manera diferente a la planeada, siendo solamente posible realizar la medición prevista en el contrato de concesión que se refiere al 75% de la demanda referente, como segunda opción para culminar la fase intermedia.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, se propone la reorganización de la fase intermedia y para entenderla finalizada por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el 75% de la demanda referente o del vencimiento del nuevo plazo que se prevé para ella, el concesionario deberá acreditar la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 de flota de prestación de servicio, así como la realización completa de los desembolsos #1 #2 #3 #4</p> <p>la modificación se plantea llevando la culminación de la fase intermedia hasta el <b>10 de noviembre de 2018</b></p> <p>Desembolso para desintegración fase intermedia y fase 3.</p> <table border="1" data-bbox="467 1123 1112 1249"> <thead> <tr> <th>Mes</th> <th>% desintegración</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Desembolso # 3: hasta el 31 de marzo de 2018</td> <td>19.29%</td> </tr> <tr> <td>Desembolso #4: hasta el 30 de junio de 2018</td> <td>19.29%</td> </tr> <tr> <td>Desembolso #5 hasta el mes +9 desde el inicio de la fase 3</td> <td>19.28%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>NOTA: en el evento que los desembolsos #3 y #4 no se cumplan dentro del límite temporal máximo fijado en este documento para cada uno de ellos, el Concesionario faculta a Transcribe s.a. para realizar el descuento automático por el valor equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales vigentes, por cada día de atraso en la realización del desembolso de los recursos al FUDO, en las fechas previstas en este otrosí. El valor se descontará del valor del repago por concepto del VEFU.</p> <p>(...)</p> <p>Con la suscripción de este otrosí, el concesionario acepta la realización del descuento automático pactado en esta cláusula, sobre las sumas que se repaguen por el VEFU. El valor descontado será trasladado por Transcribe s.a. al FUDO, sin que se tome como aporte del concesionario a quien se le hace el descuento. En el evento de coincidir la mora respecto de dos o más desembolsos totales o parciales, el descuento se hará de manera independiente por cada uno de los hitos incumplidos.</p> <p>Pedido de flota: se pedirán la siguiente flota, en un plazo no mayor a 60 días desde el inicio de la fase 2:</p> <table border="1" data-bbox="511 1659 1250 1795"> <thead> <tr> <th>Pedido #2</th> <th>Concesión 1</th> <th>Concesión 2</th> <th>Concesión 3</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Articulado</td> <td>32</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>Padrón</td> <td>-</td> <td>35</td> <td>28</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>Buseton</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>32</td> <td>35</td> <td>28</td> <td>95</td> </tr> </tbody> </table>	Mes	% desintegración	Desembolso # 3: hasta el 31 de marzo de 2018	19.29%	Desembolso #4: hasta el 30 de junio de 2018	19.29%	Desembolso #5 hasta el mes +9 desde el inicio de la fase 3	19.28%	Total	100%	Pedido #2	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total	Articulado	32	-	-	32	Padrón	-	35	28	63	Buseton	-	-	-	-	Total	32	35	28	95
Mes	% desintegración																																			
Desembolso # 3: hasta el 31 de marzo de 2018	19.29%																																			
Desembolso #4: hasta el 30 de junio de 2018	19.29%																																			
Desembolso #5 hasta el mes +9 desde el inicio de la fase 3	19.28%																																			
Total	100%																																			
Pedido #2	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total																																
Articulado	32	-	-	32																																
Padrón	-	35	28	63																																
Buseton	-	-	-	-																																
Total	32	35	28	95																																

	<p>Entrada en operación #2 entran los vehículos del pedido #2. Las partes reconocen que la fase 2 culminó el 10 de noviembre de 2016, sin haberse realizado el desembolso completo de recursos al fondo de desintegración del FUDO respecto de los desembolsos #2 y #3 y tampoco la vinculación de la flota correspondiente al pedido #1 (parcial) y #2. Con la suscripción de este documento se entiende superado la imputación de responsabilidad del Concesionario frente al presunto incumplimiento de las fechas contractuales, teniendo en cuenta las consideraciones que motivan la suscripción de este documento.</p> <p>la finalización de la fase intermedia por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el SITM el 75% de la demanda referente, implica para el concesionario acreditar la incorporación completa del pedido #1 y #2 a la prestación del servicio, así como la realización de los desembolsos #1, #2, #3 y #4</p> <p>El ingreso de flota es ruta crítica para el cumplimiento del plan de implementación, sin que sea dable prorrogar de nuevo la fecha pactada contractualmente, dado que, con la firma de este otrosí, se entienden superados todos los obstáculos que impedían el cumplimiento de la obligación y que fueron objetos de procesos de imposición de multas.</p>
<p><b>Otrosí # 16 de 30/08/2018</b></p>	<p>Solicitud por parte de Sotramac de ampliación de plazo para el aporte n° 3 y n° 4 al fondo de desvinculación y desintegración FUDO hasta el 30 de agosto de 2018</p>
	<p>A literal (p) se lee: "que mediante comunicación radicada en la entidad el día 26 de junio de 2018, con radicado interno N° 1577, SOTRAMAC s.a.s. solicito suscribir otrosí modificando las fechas de los aportes FUDO 3 y 4 para el 30 de agosto de 2018. Teniendo en cuenta que con corte 17 de junio de 2018 el FUDO cuenta con un saldo de \$34.414.247.723 y que de acuerdo con lo informado por Transcribe en los comités fiduciarios, el patrimonio autónomo cuenta con recursos suficientes para pagar los buses que deben ser llamados para cubrir con el cronograma de implementación de este año.</p> <p>A literal (Q) se lee: "que mediante comunicado interno N° TC-DO-07.02-0068 de 2018 de fecha 27 de junio de 2018, el Director de operaciones rinde concepto sobre la comunicación de SOTRAMAC s.a.s. concluyendo que: "el saldo disponible alcanzaría de implementación que se requieren para cerrar el primer semestre de 2018, las cuales ascienden a la suma de \$10.705.232.687,40. Sin embargo para cubrir todas las necesidades de la vigencia 2018, se requerirán incorporar al FUDO, por valor \$30.294.837.363,92, los cuales tendríamos que tener disponibles a partir del 30 de agosto de 2018.</p> <p>A literal (R) se lee: "que dado el alcance al comunicado interno N° TC-DO-07.02-0068-2018, de fecha 27 de junio de 2018, el Director de Operaciones rinde concepto sobre la comunicación de SOTRAMAC, a través de comunicado interno N° TC-DO-07.02-0068-2018 bis de fecha 28 de junio de 2018 concluyendo que: "... la modificación del plazo de desembolso #3 no es viable técnicamente... agrega que en cuanto a la modificación al plazo del desembolso #4 técnicamente es viable debido a que los recursos serán utilizados a partir del 30 de agosto de 2018.</p>
<p><b>Otrosí # 17 de 30/08/2018</b></p>	<p>la contratación por parte de los operadores de una auditoría para el seguimiento y verificación a los objetivos plasmados en el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos TPC y la ampliación hasta el 31/10/2018 del aporte #4 al FUDO</p>
	<p>A punto (z) se lee: "que mediante comunicación radicada en la entidad el día 13 de agosto de 2018 radicado interno N° 1997, SOTRAMAC s.a.s. solicito la revisión relacionada con la fecha estimada de uso de recursos provenientes de la obligación a su cargo sobre el desembolso #4 al Fondo de Desintegración FUDO, pactado para el día 30 de agosto de 2018, de acuerdo con el otrosí #16, basado en que el FUDO existen saldos disponibles y suficientes para cubrir las necesidades de implementación de las siguientes rutas.</p> <p>A punto (aa) se lee: "que mediante comunicado interno N° TC-DO-07-02-0098-2018 de</p>

	<p>fecha 15 de agosto de 2018, el Director de Operaciones, rinde concepto sobre la comunicación de SOTRAMAC s.a.s. concluyendo que “una vez analizado el estado actual de implementación e incorporación de flota, se identificó que en la actualidad persisten las razones que dieron a la modificación contractual contenida en el otrosí #16, la cual consistió en extender el plazo para realizar el desembolso a fecha máxima de 30 de agosto de 2018”. Agrega el comunicado que “teniendo en cuenta la solicitud presentada por el concesionario sería viable desde el punto de vista técnico y financiero, toda vez que para la continuidad del PLAN DE IMPLEMENTACION, existen necesidades por el orden de \$10.432.434.341.06, cifra que puede ser cubierta, en su totalidad, por el disponible sin aprovisionar, el cual asciende a la suma de \$ 15.507.933.522.83”. Finalmente, manifiesta que “... los recursos correspondientes al desembolso #4 serán utilizados desde el 31 de octubre de 2018, de acuerdo con las proyecciones de ingreso de rutas al sistema”.</p> <p>(...)</p> <p>Desembolso #4: como el objetivo de la fase intermedia refiere a la aceleración del proceso de desvinculación y desintegración, el desembolso #4 del FUDO deberá efectuarse a más tardar el 31 de octubre de 2018.</p>
<p>Otrosí # 18 de 30/10/2018</p>	<p>Ampliar el pago del aporte #4 hasta el 15 de febrero 2019</p>
	<p>literal (q) se lee: “que mediante comunicación radicada en la entidad el día 25 de octubre de 2018, radicado interno N° 2667, SOTRAMAC s.a.s. manifestó que, en atención a los recursos disponibles en el FUDO, el saldo resulta suficiente para cubrir las necesidades de implementación de las rutas”</p> <p>A folio 90, literal (s) se lee: “que mediante comunicado interno N° TC-DO-07.02-0143-2018 de fecha 30 de octubre de 2018, el director de operaciones rinde concepto sobre la comunicación de SOTRAMAC, concluyendo que “una vez analizado el estado actual de implementación e incorporación de flota, se identificó que en la actualidad persisten las razones, que dieron origen a la modificación contractual contenida en el otrosí #11, la cual consistió en extender el plazo para realizar el desembolso a fecha máxima de 31 de octubre de 2018”. Agrega el comunicado que “teniendo en cuenta la solicitud presentada por el concesionario sería viable desde el punto de vista técnico y financiero, toda vez que para la continuidad del PLAN DE IMPLEMENTACION, existen necesidades por el orden de \$6.300.902.394,80, cifra que puede ser cubierta, en su totalidad, por el disponible sin aprovisionar, el cual asciende a la suma de \$14.310.789731,98, aspecto que garantiza el cumplimiento del plan de implementación, hasta el 15 de febrero del año 2019”.</p> <p>Finalmente manifiesta que “... los recursos correspondientes al desembolso #4 serán utilizados desde el 15 de febrero de 2019, de acuerdo a las proyecciones de ingreso de rutas para el sistema”</p>
<p>Otrosí #19 8/11/2018</p>	<p>Ampliar la fase intermedia hasta el 30/06/2019</p>
	<p>A literal, fol. 111 del tomo 10 (aa) se lee: “que mediante comunicado radicada en la entidad el día 25 de octubre de 2018, radicado interno N° 2672, SOTRAMAC s.a.s. solicito la modificación de la condición contenida en la cláusula 64 del contrato de concesión, estableciendo como nueva fecha para la condición F1.2. de finalización de fase intermedia el 31/11/2019”</p> <p>A literal, folio 111 del tomo 10 (bb) se lee: “que, con el propósito de dar respuesta a la comunicación del concesionario, radicado con interno N° 2672, el director de operaciones, funcionario que ejerce supervisión sobre el contrato, mediante comunicado interno N° TC-DO-07.02-0150-2018 de fecha 30 de octubre de 2018, rinde concepto sobre la comunicación de SOTRAMAC, así:</p> <p>“en este punto es necesario precisar que el cálculo de la demanda referente, se realizó de acuerdo a la forma detallada, en la cláusula primera del otrosí N° 3 suscrito con TRANSAMBIENTAL s.a.s. y N° 7 suscritos por SOTRAMAC en los cuales se introdujeron modificaciones a las cláusulas de toma de posesión y otras relacionadas con solicitudes de los financiadores de la concesión.</p> <p>(...)</p> <p>Como conclusión se pudo establecer que, de acuerdo a los datos de validaciones del sistema, los datos de demanda del diseño operacional, con corte a 19 de octubre de</p>

	<p>2018, no se alcanzó de la demanda referente estimada del 75%, solo se alcanzó un porcentaje de 56%.</p> <p>A punto (cc) se lee: "que en el comunicado concluye el director que "... recomienda que dicha fase se extienda, como mínimo a junio de 2019; fecha en la cual se estima que si se cumplan las previsiones establecidas para continuar con la efectiva y eficaz ejecución del proyecto SITM en la ciudad de Cartagena de Indias"</p> <p>A literal (ff) se lee: "que la fase intermedia se pensó como un instrumento de estabilización del sistema que permitiera evidenciar si era necesario las inversiones adicionales de los pedidos 3 y 4 0 5, esto es, de la mitad de la flota adicional para la prestación del servicio.</p> <p>A literal (hh) se lee: "que como quiera que la flota de pedidos N° 1 y N° 2 de los operadores no ha ingresado para la fase #2, ni para lo corrido de fase intermedia, es necesario reorganizar el plazo de esta última, de manera que no se pidan inversiones de flota nueva, más allá de la que realmente necesite el sistema. Pero en todo caso, se exijan los desembolsos al FUDO para presionar la demanda para que migre al SITM."</p> <p>A literal (JJ) se lee: "que, como consecuencia de lo anterior, se propone la reorganización de la fase intermedia y para entenderla finalizada por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener 75% de la demanda referente o del vencimiento del nuevo plazo que se prevé para ella, que en cuanto al concesionario SOTRAMAC, refiere a acreditar la realización completa del desembolso #3 y #4 al FUDO y la incorporación de la flota, pedido #1 parciales respecto a busetones, y pedido #2-32 articulados.</p> <p>a folio 114, literal (LL) se lee: "que la modificación se plantea llevando la culminación de la fase intermedia hasta 30 de junio de 2019 (...) por los siguientes aspectos: problemas de financiación del sistema, ausencia del FET, ausencia de disponibilidad de flota por parte de los concesionarios en los tiempos contractuales, ausencia de disponibilidad de recursos para FUDO.</p> <p>A literal (mm) se lee: "que la modificación supondría que entre el 10 de noviembre de 2018 y el 15 de junio de 2019 se deberán hacer las mediciones de la demanda referente de manera definitiva para determinar si se alcanzó el 75% como culminación de la fase intermedia, para activar la fase 3 o descartarla de manera definitiva en los términos previstos en el contrato de concesión para la operación del sistema y en este otros"</p> <p>A literal (nn) se lee: "que en el evento que este hito no se dé, se vencerá el plazo de la fase intermedia el 30 de junio de 2019 de los operadores de transporte, y el sistema se quedara con la incorporación de flota hasta la fase 2, sin perjuicio de las disponibilidades de pedir flota adicional, sin llegar al 100% del ingreso esperado, en los términos pactados en la cláusula 16 del contrato de concesión.</p>
--	---

En ese mismo orden, TRANSCARIBE S.A. – Operador- ha incumplido los aportes #3 al fondo desintegración, del fondo unificado FUDO, como se detalla a continuación:

Estado tercer aporte Concesionarios			
Concesionarios	Saldo por aportar (Cifras en pesos de 2013)	Saldo por aportar Valor actualizado a corte 31/07/ 2019	Observaciones
Sotramac S.A.S.	16.087.276.802,83	20.816.708.164,54	Vencido marzo de 2018
Transcaribe operador	13.771.880.547,16	17.820.618.227,74	Vencido en marzo de 2018
Transambiental	-0-	-0-	

Cifras Transcaribe s.a.

Con respecto a los pedidos de flota, TRANSCARIBE S.A. –Operador-, a la fecha cuenta, con los siguientes buses: (I) sesenta y nueve (69) buses de tipología padrón y (II) treinta y nueve (30) busetones, faltarían por ingresar quince (15) padrones, del pedido de flota #1, pues, de acuerdo a la cláusula 64 del contrato de concesión, y el otrosí #14, a más tardar el 10 de noviembre de 2018, Transcaribe Operador debía contar con la totalidad de sus vehículos, es decir, ciento catorce (114) vehículos. Sin embargo, el incumplimiento ha sido reiterativo por parte del concesionario de la porción #2.

En contexto, el SITM, no puede, ni podrán avanzar a la fase 3 de implementación mientras subsistan los incumplimientos de las concesiones operadoras SOTRAMAC S.A.S y TRANSCARIBE S.A. –Operador- a realizar los aportes #3 y no se materialice el aporte #4 por las tres operadoras (SOTRAMAC S.A.S, TRANSAMBIENTAL S.A.S. y Transcaribe Operador) a realizar al Fondo de Desintegración FUDO, ni se cumpla los pedidos completos de flota #1 y #2 por SOTRAMAC S.A.S Y TRANSCARIBE S.A.-Operador-, pues con los aportes se podrá avanzar en el plan de desintegración de vehículos de las rutas del TPC y abrir nuevas rutas del sistema, y con la flota completa se ofrecerá cobertura. De esta manera aumentará la demanda referente y progresivamente será proporcional a los egresos teóricos del sistema.

### 2.2.3. Efectos y Consecuencias en el SITM

El estancamiento de la fase intermedia desde noviembre de 2016, ha repercutido negativamente en todos los procesos del sistema, como a continuación se detalla:

**Demanda Referente:** La demanda referente no ha crecido, esta estática, al punto de estar oscilando en un 30% a corte 21 de marzo de 2019\*, desde que inició operación regular el sistema, pues, de los 452.000 viajes diarios estimados que debía estar movilizando para estas fechas el SITM, solo se moviliza 132.130, de acuerdo a la información suministrada por el ente gestor, TRANSCARIBE S.A.-Gestor-. Lo que evidentemente causa un déficit en la operación, ya que la demanda del sistema no alcanza a cubrir el total de egresos teóricos del sistema.

*(Se toman datos de la vigencia fiscal actual, únicamente y con ocasión de una visualización actualizada, del impacto negativo que ha generado el incumplimiento progresivo de las Concesiones Sotramac y Transcaribe operador, de realizar los aportes #3 y #4 al Fondo de desintegración FUDO, y el ingreso completo de los pedidos de flota #1 y #2)*

**Déficit en el Sistema:** Diferencia entre los egresos teóricos y la bolsa del sistema desde la semana 16 de operación ha generado un déficit de caja a los operadores y que según los datos aportados por TRANSCARIBE S.A.-Gestor-, es la diferencia entre los egresos teóricos del sistema y la disponibilidad de bolsa:

Año de operación	Déficit de Caja del sistema –cifras en pesos corrientes
2016	106.975.615,07
2017	1.716.004.263,00
2018 (corte a semana 11)	502.978.311,68
2018 (desde semana 12)	4.839.510.184,98
2019 (corte a semana 22)	7.468.249.142,70

De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A., al cierre 2 de junio de 2019\*, la demanda del SITM, es del orden de las 802.041 validaciones semanales, en las condiciones actuales del sistema se necesita una demanda aproximada de 998.500 validaciones semanales, para que la tarifa técnica iguale a la tarifa usuario, es decir, hay una diferencia de 196.459 validaciones por obtener el equilibrio del sistema por demanda.

*\* (Se toman datos de la vigencia fiscal actual, únicamente y con ocasión de una visualización actualizada, del impacto negativo que ha generado el incumplimiento progresivo de las Concesiones Sotramac y Transcaribe operador, de realizar los aportes #3 y #4 al Fondo de desintegración FUDO, y el ingreso completo de los pedidos de flota #1 y #2)*

**Imposibilidad de Cubrir el Total de los Egresos Teóricos del Sistema:** La demanda del SITM es el soporte financiero del sistema, si la demanda no se alcanza, los ingresos que se registran resultan insuficientes para atender las obligaciones operativas que genera la operación diaria, produciendo una diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa usuario, resultando en la insuficiencia por parte del recurso recaudado por pasajes validados para cubrir los costos operativos del SITM.

**Estancamiento de la Flota de Transcaribe Operador:** Actualmente diecinueve (19) buses de tipología padrón que fueron adquiridos mediante el contrato de suministro-Licitación Pública-N°-TC-LPN-002-2017- suscrito con SCANIA Colombia S.A.S, no han sido programados al SITM desde su recepción por parte de Transcaribe operador, es decir, el 29 de octubre de 2018.

**Aumento del Transporte Ilegal y Competencia Directa de Rutas del TPC:** Al no cumplirse con las fases de implementación del SITM, en las fechas establecidas en los contratos de concesión y de esta manera incumplir con las proyecciones de cobertura del sistema en la ciudad de Cartagena, ha generado que actores externos al sistema

suplan de forma irregular el servicio, como es el caso del mototaxismo, transporte colectivo particular, al igual que la competencia directa de rutas del TPC, que ha esta fecha debieron estar desvinculada en su totalidad, sin embargo se ha producido un resultado adverso al deseado, porque las rutas del TPC se han convertido en competencia directa del sistema, quienes operan a plenitud, pues indirectamente Transcaribe desvinculó rutas del TPC que competían con las rutas TPC que aun funcionan.

**Derechos de Renovación de Propietarios de Vehículos:** En total, son 60 placas de vehículos que están próximas a renovar derechos de vehículos, que no han sido “Desvinculados y Desintegrados”, dieciséis (16) del año 1999 y cuarenta y cuatro (44) del año 2000, pues ya están próximas a cumplir 20 años de operación y la ley le otorga el derecho a renovar vehículo, lo que generaría un mayor costo para el sistema al momento de ser llamados a desintegrar.

**No Avanza el Sistema a Etapa Plena:** Al no cumplirse con las obligaciones contractuales por parte de SOTRAMAC S.A.S y Transcaribe Operador con los pedidos de flota #1 y #2 y el aporte #3 al fondo desintegración FUDO, se incumplirá el tiempo con el hito de demanda referente del 75%, y de esta manera avanzar a la fase 3, pues, no se podrá vincular más flota al sistema, sino se desvinculan los vehículos de las rutas del TPC a intervenir.

**Probabilidad Alta de Aumento de la Tarifa Usuario:** Al incumplirse con las dos obligaciones medulares, establecidas en los contratos de concesión para operar el SITM en la ciudad de Cartagena de Indias, como lo era y es: la realización de los cinco (5) aportes al fondo de desintegración FUDO, en las fechas estipuladas en los contratos de concesión, desvincular las rutas del TPC con estos recursos de acuerdo a lo establecido en el plan de implementación del sistema y suplir de inmediato esa demanda de pasajeros dejada por las rutas del TPC que saldrían de operación, mediante el ingreso de flota del sistema a las rutas abiertas por TRANSCARIBE S.A., se genera un desfase y desequilibrio en las proyecciones de operación, lo que trae como consecuencia una diferencia entre los egresos teóricos del sistema y la disponibilidad de bolsa del sistema que se alimenta con los pasajes validados, pues, la demanda del sistema se estancó, desde el año 2016, fecha en la que se empezó a incumplir con los aportes #2 y #3 al fondo desintegración del FUDO y por ende no se pudo cumplir con el cronograma de desintegración de rutas del TPC, impidiendo el crecimiento proporcional de la demanda de cara al avance de las semanas de

operación regular del sistema, pues, aunque la operación avanzaba, la demanda sigue siendo la misma, al no “Desvincular y Desintegrar” los vehículos pertenecientes a las rutas del TPC programadas, esta demanda no migra al sistema, y creó un efecto no deseado como lo es, el hecho de que esas rutas que a la fecha debieron estar desvinculadas en un 100%, se han convertido en competencia directa del sistema

**Insostenibilidad del Sistema:** Al no poder las concesiones operadoras avanzar a la fase 3 de implementación, se ha permanecido en un estancamiento en la fase intermedia desde el 12 de noviembre de 2016 (fecha en la que culminó la fase 2). Pero no se pudo implementar la fase 3 por incumplimiento de SOTRAMAC S.A.S y TRANSCARIBE S.A. -Operador- en los aportes #2 y #3 y por el aplazamiento del aporte #4 para el año 2020 al fondo de desintegración FUDO y al incumplimiento de los pedidos de flota al sistema #1 y #2 por SOTRAMAC S.A.S y Transcaribe Operador, dando inicio a la fase intermedia la cual se ha postergado hasta junio de 2020 desfasando las proyecciones de ingresos de flota y desintegración del TPC, en 2 años y contando lo corrido del primer semestre de 2019, porque de acuerdo a la estructura inicial de implementación del sistema, la fase 3 de operación del SITM debía iniciar el 12 de noviembre de 2016, realizando los aportes finales al fondo desintegración de FUDO, es decir, el aporte #4 al mes siguiente de iniciado la fase #3, esto era el 12 de diciembre de 2016, y el aporte #5 al mes 19 de iniciado la fase #2, este aporte debió realizarse el 12 de agosto de 2017. Al igual que los pedidos de flota #3 que debía realizarse iniciada la fase #3 es decir, al día siguiente del 11/11/2016 y el pedido de flota #4, que debió realizarse al mes #2 de iniciada la fase #3 es decir, el 12 de enero de 2017, cumpliendo lo anterior las concesiones operadoras del SITM operaría de forma plena, sostenible y con retornos proporcionales a la inversión de cada operador.

Se tiene entonces, que la fase 3 está desfasada o retrasada en su implementación en aproximadamente 24 meses, y lo contado del primer semestre de 2019, desde que debió implementarse, lo que genera por un lado que no se pueda vincular el 100% de la flota de cada concesión y con ello dificultar que las concesiones cuenten con un mejor resultado de sus Ingreso Esperado de Operación –IEDO- y por otro, un menor impacto de los costos financieros en las inversiones realizadas de cara al retorno que reciba cada concesión por ellas.

**Conciliación Tarifa Técnica y Tarifa Usuario:** El SITM cuenta con un proceso de conciliación entre la tarifa técnica y tarifa usuario. Esto consiste en hacer una comparación entre lo disponible en la bolsa del sistema con los egresos teóricos a

determinada fecha de corte; si lo disponible en la bolsa del sistema es igual a los egresos teóricos se procede a liquidar un pago completo a los operadores; y si, por el contrario, lo disponible en la bolsa del sistema es inferior a los egresos teóricos se procede hacer una liquidación de pago proporcional a cada operador de acuerdo con el porcentaje de su participación en el SITM. En cuanto los egresos teóricos sean superiores a lo disponible en la bolsa del sistema la tendencia será de una tarifa técnica superior a la tarifa usuario, en el caso contrario la tarifa usuario tenderá a ser igual a la tarifa técnica.

**Imposibilidad de Abrir las Nuevas Rutas del SITM:** El plan de implementación de rutas del sistema esta frenado, pues, no se han desvinculado las rutas del TPC, en las zonas donde entraran a operar las rutas del SITM.

Este panorama no es alentador con respecto al porcentaje de implementación del sistema, el cual de acuerdo a la información aportada por TRANSCARIBE S.A. alcanza el 30%, cifra soportada en los datos de movilidad de usuarios del sistema que oscila en los 132.000 viajes diarios por día hábil frente a la proyección del diseño operacional operando de manera óptima (100%) movilizandoo 452.000 viajes diarios. Cifra que se alcanzaría si se implementaran todas las rutas del SITM y se desvincularan todas las rutas antiguas del TPC que aun a la fecha funcionan paralelas al sistema.

La ruta TPC #3 (Ternera-Avenida-Centro) no ha podido ser llamada a cumplir el proceso de desvinculación y desintegración por parte de Transcribe por no haber recursos en el fondo FUDO y esta ruta paradójicamente se ha convertido en competencia del SITM, pues paralelamente funciona con las rutas del sistema, como lo es la Ruta X101 (Campano-Trece de junio-Centro) operada por los vehículos padrones e igualmente hacer el llamado de las rutas abandonadas, pues en el proyecto de implementación del SITM en la ciudad de Cartagena de Indias, no se contempló la subsistencia de las dos modalidades de transporte público, es decir, el SITM y el TPC.

De igual forma, según el ente gestor, se ha visto afectada la entrada en operación de la ruta C001 Mandela-Centro o la ruta C003 Blas de Lezo-Bazurto, cuyo recorrido según el diseño operacional seria por los sectores de los barrios Paraguay-Junín-Manga-Castillo Grande.

**Cobertura del SITM:** A la fecha operan trescientos nueve (309) vehículos del total de seiscientos cincuenta y ocho (658) vehículos que de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión debían estar prestando el servicio de transporte público de

pasajeros en el SITM actualmente, lo que se traduce en un porcentaje de cobertura en la ciudad de Cartagena de Indias de un 46,96% de flota del SITM.

**Rutas por Aperturar:** De acuerdo con la información suministrada por TRANSCARIBE S.A., a la fecha, deberían estar funcionando las siguientes rutas del SITM, lo que se ha retrasado por el incumplimiento por parte de SOTRAMAC S.A.S. y TRANSCARIBE S.A. –Operador- de realizar el aporte #3 al fondo de desintegración-FUDO y los pedidos de flota #1 y #2. Rutas que hacen falta por implementar:

Código de la ruta SITM	Nombre de la Ruta	Longitud (km)
A106p	Fredonia-Portal	5,9
A 110ca	Portal-Gallo-Comfenalco-Portal	8,9
A 110 ch	Portal-Gallo-Comfenalco-portal	9,8
A116p	El Gallo-Vikingo	14,7
C001p	Mandela-Centro	32,6
Coo2p	Campestre-Centro	30,8
C003p	Blasdelezo-Bazurto	24,3
C004p	Socorro-Centro	24,9
C005p	Tierra Baja-Centro	26,3
C006p	U Tadeo- Centro	26,4
C007p	Santa Lucia-Crisanto Luque-Centro	32,3
C008p	Membrillal-Bazurto	26,3
C009pi	Pasacaballos-Bazurto	26,3
Co10p	U tecnológica-Crisanto Luque-Centro	29,8
C011p	Boquilla-Manga	24,4
Co12p	Ciudad2000-Bazurto	25,5
Co13p	Ciudad2000-Torices	30,7
Co14p	La paz-Castillo	24,7
C111p	La Boquilla-Bazurto	22,8
C112p	La Boquilla-El Laguito	30,6

Fuente: Transcaribe s.a.

### 2.3. El incumplimiento reiterativo por parte de Sotramac S.A.S. y TRANSCARIBE S.A.- Operador- de Realizar los Aportes No. 3 al Fondo Unificado FUDO-Desintegración - Aporte Inicial Fondo Unificado (AIFU)

El Proceso de Desvinculación y Desintegración Física de los Vehículos de Transporte Público Colectivo TPC de Cartagena de Indias tiene como objetivo la desvinculación total de la oferta de transporte público colectivo de la ciudad, como efecto de la entrada en operación del Sistema TRANSCARIBE S.A., Los concesionarios de operación son responsables desde el punto de vista financiero y operativo, del proceso de desvinculación y desintegración física. Estos aportes, de acuerdo con la estructuración

financiera del sistema, serán reintegrados, (repago) a las concesiones operadoras y TRANSCARIBE S.A. de acuerdo al recaudo de la tarifa.

Para ello, los concesionarios y el ente gestor de acuerdo a lo establecido en la cláusula 10 de los contratos de concesión, constituyeron una fiducia para la administración del patrimonio autónomo de los recursos del fondo unificado AIFU-FUDO de desintegración y fondo de operadores; la administración de estos recursos tiene como destino, por un lado la desvinculación y desintegración de los vehículos de la flota de transporte público colectivo TPC en la ciudad de Cartagena de Indias y por otro cubrir los faltantes entre los egresos teóricos del concesionario y los pagos reales del concesionario. Este encargo fiduciario es responsabilidad del patrimonio autónomo, alianza fiduciaria.

El artículo 7.1.44. De los contratos de concesión, estableció la obligación de realizar el procedimiento de selección de la sociedad fiduciaria, en conjunto con los otros concesionarios, para la constitución de la fiducia para el manejo de los recursos del Fondo Unificado de Desintegración y Operadores. FUDO.

El artículo 7.6.1. Por su parte estableció, la obligación de realizar el aporte inicial de desintegración por el concesionario en el patrimonio autónomo mediante el cual se administrarán los recursos destinados a la desvinculación y desintegración.

La cláusula 64, del contrato de concesión, estableció el proceso de desvinculación del transporte público colectivo con los recursos del fondo de desintegración FUDO y entrada en operación de la flota del sistema Transcaribe, por fases, en total 3 y una posible fase intermedia si había alguna eventualidad que impidiera cumplir algún hito contractual que impidiera avanzar de la fase 2 a la 3.

El Fondo Unificado FUDO (AIFU) se estructuró para manejar dos (2) fondos: el fondo desintegración y el fondo operadores. El primero manejaría los recursos destinados a la reducción de la oferta del transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros del Distrito de Cartagena hoy en circulación, con tarjeta de operación y que haga parte del Apéndice 5. Así mismo ejecutar todos los procesos necesarios y definidos por la autoridad de transporte de Cartagena para lograr la reducción de la oferta de transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de Distrito de Cartagena. El segundo administraría los recursos destinados a cubrir los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario

y los Pagos Reales del Concesionario y que están representados en pesos del año 2013 de la siguiente forma:

Aportes iniciales Fondo Unificado (AIFU)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Desintegración	90.100	75.500	73.100
Fondo	10.600	8.900	8.600
Total	100.700	84.400	81.700

Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013

Los desembolsos al fondo unificado FUDO se harían en las siguientes fechas contractuales:

Desembolso para desintegración fase 1 y fase 2:

Mes	% Desintegración
+1	21.07%
+7	21.07%
+19	19.29%

Desembolso para desintegración fase 3. Si no ocurre la fase intermedia.

Mes	Desintegración
+9 meses desde fin de fase 2	19.29%
+19 meses desde fin fase 2	19.28%
Total	100%

Desembolso para desintegración fase intermedia y fase 3

Mes	Desintegración
+1 mes desde fin de fase 2	19.29%
+9 meses desde inicio de fase 3	19.28%
Total	100%

Desembolso para fondo de operadores

Mes	% Desintegración
+9	56.25%
+15	8.75%
+21	8.75%
+27	8.75%
+33	8.75%
+39	8.75%
Total	100%

\*\* Meses desde cierre financiero

A continuación, se hace la relación detallada de los aportes a FUDO desde la fase 1 hasta la fecha por parte de las tres concesiones operadoras:

Aportes a FUDO por parte de TRANSAMBIENTAL S.A.S.

Fecha	Detalle	Valor \$ corrientes	Valor constantes \$	Fase
16/10/2015	Fudo 1er aporte	300.000.000	15.402.170.000,00	1
21/10/2015	Fudo 1er aporte	1.400.000.000		
23/10/2015	Fudo 1er aporte	8.000.000.000		
29/10/2015	Fudo 1er aporte	7.026.448.523		
10/10/2016	Fudo abono 2do aporte	500.000.000	429.206.206,00	2
23/12/2016	Fudo saldo 2do aporte	17.447.739.416	14.969.464.348,00	
19/09/2017	Fudo abono del 50% del 3er aporte	2.270.721.862	1.875.620.537,00	Intermedia
28/12/2017	Fudo saldo 50% 3er aporte	6.279.949.428	5.174.874.463,00	
22/03/2018	Fudo 50% 3er aporte	8.703.940.616	7.050.495.000,00	
	<b>Total</b>	<b>\$51.928.799.845</b>	<b>44.901.830.554,00</b>	
<b>Abono aporte #4</b>			<b>\$ 869.454,69</b>	

Fuente: Transcaribe s.a.-valores obedecen a cifras indexadas a la fecha de colocación-

Aporte a FUDO por parte de SOTRAMAC S.A.S.

Recursos por operador	Fecha	Sotramac s.a.s.	Fase
Sotramac			
	Oct-2015	\$ 514.000.000,00	1 y 2
	Nov-2015	\$ 8.485.647.000,00	
	Oct-2016	\$ 1.300.000.000,00	
	Ene-2017	\$ 8.000.000.000,00	
	Sep-2017	\$ 2.570.249.008,00	2
	Oct-2017	\$ 11.020.000.000,00	Intermedia
<b>Total aportes en efectivo</b>		<b>\$24.406.870.795,87</b>	
<b>Compensaciones</b>		<b>\$11.854.282.401,00</b>	
<b>Total aportado</b>		<b>\$39.261.153.197,17</b>	
<b>Abono tercer (3) aporte</b>		<b>\$1.293.013.197,17</b>	
<b>Total comprometido aporte # 3</b>		<b>\$17.380.290.000,00</b>	
<b>Saldo tercer aporte</b>		<b>\$16.087.276.802,83</b>	

Fuente: Transcaribe s.a. -valores, obedecen a cifras indexadas a la fecha de colocación-

Aportes a FUDO por parte de Transcaribe Operador.

Aportes del distrito	de	Equivalente en pesos de 2013	en fecha	Transcaribe s.a.	fase
----------------------	----	------------------------------	----------	------------------	------

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**  
**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**  
**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

Cartagena				
Transc/ op	\$15.748.298.198,77	Jun-2016	\$18.231.641.038,00	1 y 2
	\$ 1.891.917.314,23	Oct-2016	\$ 2.203.863.557,00	
	\$ 621.803.492,48	Nov-2016	\$ 723.915.806,37	
	\$16.639.500.690,20	Jul-2017	\$16.639.500.690,20	
	\$ 19.359.477,85	Oct-2017	\$ 19.359.477,85	Intermedia
Total aportado			\$32.033.899.552,65	
Total aportes comprometido (1,2,3,)			\$45.805.780.099,81	
Saldo tercer aporte			\$13.771.880.547,16	

Fuente: Transcaribe s.a. -valores, obedecen a cifras indexadas a la fecha de colocación-

El informe de fideicomiso FUDO, 2018, detalla qué: los aportes de las tres (3) concesiones al encargo desintegración y desvinculación, asciende a la suma de \$133.495.579.157,89, de los cuales \$121.636.976.422,59 ingresaron en efectivo al encargo desintegración y desvinculación y \$11.858.602.735,30 corresponden a los aportes por compensación.

La compensación de aportes a FUDO con derechos económicos de la proforma 7 A se llevó de acuerdo con el procedimiento establecido en la cláusula 10 del contrato de concesión No. TC-LPN-004 de 2013. A la fecha se han compensado y pagado recursos por valor de \$11.854.282.401,00

Los informes de fiducia, de 2018, establecen, que a la fecha del presente informe se han pagado 786 placas, quedando un saldo en el fondo fideicomiso FUDO Sistema-Transcaribe-desintegración N°58040000580 de \$ 11.759.384.328,04 y se detalla

Estado de los recursos	
Fondo desintegración: n°58040000580	\$11.759.384.328,04
Fondo descuentos automáticos:	\$ 1.641.171.118,69
Fondo FUDO reservado:	\$ 10.999.358.509,33

De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A. por factores exógenos al sistema como por ejemplo: *“(i) problemas de financiación del SITM como consecuencia de la negativa sistemática del sistema financiero -carta de ASOBANCARIA- a financiar sistemas de transporte en Colombia (ii) ausencia de disponibilidad de flota por parte de los concesionarios en los tiempos contractuales, por la ausencia de recursos para realizar el pedido a los proveedores dados los condicionantes que incluyeron los acuerdos de financiación, la ausencia de homologación proferida por el Ministerio de Transporte, la demora en la expedición de la reglamentación frente a la exclusión del IVA (iii) ausencia de disponibilidad de recursos para el FUDO en los tiempos contractuales (iv) implementación progresiva del SITM sin que se haya dado el inicio en las prestaciones de servicio de acuerdo con el plan de implementación por diferentes problemáticas atadas a la*

disponibilidad de infraestructura de patios, de recaudo y de más aspectos que han impactado el inicio de la operación regular, tal como se indicó al inicio de estas consideraciones"; las concesiones operadoras no pudieron cumplir en las fechas contractuales con los aportes a FUDO y los pedidos de flota, por lo que fue necesario ampliar la fase intermedia mediante el Otrosí # 13 de fecha 08 de noviembre de 2017, hasta el 30 de noviembre de 2017, modificando el artículo 64 de los contratos de concesión, bajo el argumento de la celebración de otro "otrosí" que reorganizaría de una vez por todas y de manera integral las fases del sistema.

En ese orden, se celebra el otrosí #14 suscrito el 7 de noviembre de 2017, que amplió la fase intermedia hasta el 10 de noviembre de 2018 y estableció las siguientes directrices:

*"Que no obstante haber terminado la fase 2 de operaciones el 10 de noviembre de 2016, lo cierto, es que, a la fecha, la implementación ha ocurrido de manera diferente a la planeada, siendo solamente posible realizar la medición prevista en el contrato de concesión que se refiere al 75% de la demanda referente, como segunda opción para culminar la fase intermedia.*

*Como consecuencia de lo anterior, se propone la reorganización de la fase intermedia y para entenderla finalizada por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el 75% de la demanda referente o del vencimiento del nuevo plazo que se prevé para ella, el concesionario deberá acreditar la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 de flota de prestación de servicio, así como la realización completa de los desembolsos #1 #2 #3 #4 la modificación se plantea llevando la culminación de la fase intermedia hasta el 10 de noviembre de 2018:*

*Desembolso para desintegración fase intermedia y fase 3.*

*Mes % desintegración*

*Desembolso # 3: hasta el 31 de marzo de 2018 19.29%*

*Desembolso #4: hasta el 30 de junio de 2018 19.29%*

*Desembolso #5 hasta el mes +9 desde el inicio de la fase 3 19.28%*

*Total: 100%*

*(...)*

*Las partes reconocen que la fase 2 culminó el 10 de noviembre de 2016, sin haberse realizado el desembolso completo de recursos al fondo de desintegración del FUDO respecto de los desembolsos #2 y #3 y tampoco la vinculación de la flota correspondiente al pedido #1 (parcial) y #2. Con la suscripción de este documento se entiende superado la imputación de responsabilidad del Concesionario frente al presunto incumplimiento de las fechas contractuales, teniendo en cuenta las consideraciones que motivan la suscripción de este documento.*

*la finalización de la fase intermedia por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el SITM el 75% de la demanda referente, implica para el concesionario acreditar la incorporación completa del pedido #1 y #2 a la prestación del servicio, así como la realización de los desembolsos #1, #2, #3 y #4*

*El ingreso de flota es ruta crítica para el cumplimiento del plan de implementación, sin que sea dable prorrogar de nuevo la fecha pactada contractualmente, dado que, con la firma de este otrosí, se entienden superados todos los obstáculos que impedían el cumplimiento de la obligación y que fueron objetos de procesos de imposición de multas."*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

De acuerdo a este otrosí, el plazo máximo para cumplir con los hitos correspondientes a pedido de flota #1 y #2 de manera completa vencía a más tardar el 10 de noviembre de 2018. Y la de realizar los aportes #3 vencía el 31 de marzo de 2018 y el correspondiente al aporte #4 debía realizarse el 30 de junio de 2019, por parte de SOTRAMAC S.A.S., TRANSAMBIENTAL S.A.S y Transcribe Operador. Sin embargo, el incumplimiento a estas obligaciones contractuales ha sido reiterativo por parte de SOTRAMAC S.A.S y Transcribe Operador, si se analiza que el ultimo aporte por parte de SOTRAMAC al FUDO, fue en octubre de 2017, y el ultimo aporte por parte de Transcribe Operador al FUDO fue el 05 de octubre de 2017, de acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A.

De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A. por oficio TC-DO-07.01-1381-2019, TRANSAMBIENTAL S.A.S., no adeuda saldo correspondiente al aporte #3 al fondo desintegración FUDO. SOTRAMAC S.A.S. y Transcribe Operador, adeudan al sistema por concepto de tercer aporte al fondo de desintegración FUDO, las siguientes cifras:

Estado tercer aporte concesionarios		
Concesionarios	Saldos por aportar (cifras en pesos 2013)	Saldos por aportar (a corte 31/07/2019)
Sotramac	16.087.276.802,83	20.816.708.164,54
Transcribe operador	13.771.880.547,16	17.820.618.227,74
Transambiental	-0-	-0-

Como se informó en el punto anterior, SOTRAMAC S.A.S y Transcribe Operador incumplieron el compromiso ineludible, establecido en el otrosí #14 de ponerse al día con los pedidos de flota #1 y #2 al igual que con los aportes completos #1, #2, y #3 al fondo de desintegración FUDO, con el fin de alcanzar el 75% la demanda referente, y de esta forma avanzar en la implementación del sistema e iniciar la fase 3 de operación, pues, no se cumplió con los pedidos de flota #1 y #2 en ese tiempo de ampliación de la fase intermedia, es decir, 10/11/2018, ni mucho menos, con el aporte #3 al Fondo de Desintegración FUDO, vencido el 31 de marzo de 2018. Tampoco se cumplió por parte de los tres operadores; SOTRAMAC S.A.S, TRANSAMBIENTAL S.A.S y Transcribe Operador con el aporte #4, vencido el 30 de junio de 2018.

### 2.3.1. Efectos y Consecuencias en el SITM

El incumplimiento de los aportes #3 al fondo de desintegración FUDO, por parte de SOTRAMAC S.A.S y Transcribe Operador, ha repercutido negativamente en todos los procesos del sistema, causando paralelamente los mismos efectos, que el freno al plan de implementación, respectos a: (I) la demanda referente, (II) déficit en el sistema, (III) imposibilidad de cubrir el total de los egresos teóricos del sistema, (IV) aumento del transporte ilegal, (V) derechos de renovación de propietarios de vehículos, (VI) no avanza el sistema a etapa plena de operación, (VII) probabilidad alta de aumento de la tarifa usuario, (VIII) insostenibilidad del sistema, (IX) pérdidas por concepto de diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa usuario. Sin embargo, hay otros procesos que se ven afectados directamente por dicho incumplimiento a parte de los anteriormente citados, puesto que los aportes a FUDO y los pedidos de flota de las concesiones, son la estructura del SITM y alimentan todos los procesos concomitantes de la operación. Como a continuación se detalla:

**Estancamiento del Plan de Implementación del SITM:** La ausencia de desembolso oportuno por parte de SOTRAMAC S.A.S. y Transcribe Operador, ha impactado negativamente la continuidad en debida forma del Plan de Implementación de Rutas del Sistema. En la mayoría de los casos, para entrar a operar una ruta del SITM, corresponde hacer el llamado o salida de una ruta o rutas del TPC. De acuerdo a lo establecido en el protocolo de dicho proceso, por ende, se debe contar con dinero suficiente para soportar los pagos de los reconocimientos a que haya lugar. Es aquí donde se presenta el freno.

**Imposibilidad de seguir con el cronograma de desintegración y desvinculación de vehículos de las rutas del TPC:** De acuerdo con la información suministrada por TRANSCARIBE S.A. –Gestor-, hasta la fecha, la implementación del SITM, ha conllevado la desintegración física de 759 vehículos del TPC, de un total de 1592, quedando un faltante de 833 vehículos, el proceso en la ejecución, en la actualidad, es del 47.67% según cifras de TRANSCARIBE S.A.-Gestor-.

**Estancamiento de la Flota de Transcribe Operador:** En la actualidad 19 buses de tipología padrón que fueron adquiridos mediante contrato de suministro-Licitación Pública-Nº-TC-LPN-002-2017- suscrito con SCANIA Colombia S.A.S no han sido programados al SITM desde su recepción por parte de Transcribe operador, es decir, el 29 de octubre de 2018.

**Presunto detrimento a Transcribe operador por flota estancada en patio:** De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A.-Gestor-, actualmente

ha cancelado por concepto de intereses correspondientes a los 19 buses tipología padrón que adquirió de una compra total de 69 buses, y que no han podido ser programados, es decir, no están en operación en el SITM, la suma de \$1.146.573.685 costos financieros que se pagan por unos vehículos inoperantes desde hace aproximadamente 10 meses.

#### **2.4. Indexación anual del aporte #3 al fondo FUDO por incumplimiento, que generan un aumento del 4.56% sobre el aporte vencido:**

De acuerdo con el otrosí #14 de fecha 7 de noviembre de 2017, Transcaribe operador debía realizar el aporte total # 3 al fondo de desintegración-FUDO hasta el 31 de marzo de 2018, el cual ascendía a la suma de \$17.093.205.768,75. Sin embargo, dicho pago no se honró, lo que genera la aplicación de la indexación de dicho monto, hasta la fecha que se haga efectivo el pago del aporte en mora.

El aporte total #3 al fondo FUDO por parte de Transcaribe operador, a corte 31 de julio de 2019, asciende a \$17.820.618.227,74, lo que evidencia un crecimiento de un 4.56% respecto al valor vencido. Es decir, el Distrito a ese corte, deberá pagar \$777.412.459 de más, por concepto de indexación, por mora en el aporte #3 al fondo FUDO. Monto que aumentará hasta tanto, el incumplimiento se mantenga en el tiempo.

#### **2.5. FUDO reservado y FUDO disponible**

De acuerdo al informe de fideicomiso FUDO-Sistema Transcaribe de corte 24 de junio al 30 de junio de 2019, de Alianza Fiduciaria, punto 10 del informe, referente al estado de los recursos en el fondo desintegración No. 58040000578, reposan los siguientes saldos: \$11.759.384.328 como FUDO disponible y \$10.999.358.509 como FUDO reservado.

De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A. los dineros que reposan en el fondo FUDO-reservado están comprometidos, y no se pueden disponer de ellos, pues corresponden a placas de vehículos que fueron llamados a desintegración, pero que no han cumplido con todos los requisitos establecidos por el ente gestor para realizar el pago por desintegración. Por lo que ese dinero está subutilizado y a la espera indeterminada por parte de los propietarios de los vehículos llamados a “desvincular y desintegrar” para que cumplan con dichos requisitos, sin embargo, no se evidencia ninguna actuación por parte del Comité-FUDO para sanear esta situación y que estos vehículos de una vez por todas salgan de operación, o el inicio de un trámite administrativo para el traslado de estos recursos que permitan su

disponibilidad, y de esta manera utilizar estos recursos para desvincular a vehículos que cumplan con todos los requisitos establecidos por el ente gestor, lo preocupante es que hay vehículos que debieron salir de operación desde el año 2015, pues fueron llamados a desintegrar en esas fechas y sin embargo, no han salido de operación, impidiendo la liberación de recursos del FUDO-reservado y el avance de cronograma de desvinculación del TPC.

De acuerdo a la información suministrada por TRANSCARIBE S.A., este es el listado de vehículos del TPC, pendientes por pagos para desvinculación y desintegración:

Listado de vehículos del TPC pendiente por "chatarrizar"		
Año	Placas	Total
2015	TTB277/TTA193/TTA518/UVQ593/TTA783/UAH180/UVU531/UVR304/UVS622/UVV311/UAG695/UVT590/TTA359/TTA131/UAG923/TTB200/UAF562/UVV211/UA G290/TTA291	20 placas
2016	UAM773/UAM772/UAN039/UAM771/UAM795/UAM770/UAM768/UAM796/SEK985/UAM769/UAN040/UAI308.	12 placas
2017	UAM257/TES169/JAK166/UVX595/UAL261/UAL388/UAK211/UAO047/UAP246/UVW956.	10 placas
2018	UAK052/SPI421/TRD938/WGM478/UAO575/XVN673/XMC356/UAN299/UAN331/UAN393/UAO602/UAL592/UAK477/XMB836/UAQ487/XLL214/XVM847/UAN300/UAN353/UAN394/WGL390/UAP651/UAL895/SPI399/JAR120/UAK477/SRZ453/UAN301/UAN383/UAN400/UAN401/UAN042.	32 placas
2019	XVM261/UAL321/SPH649/UAL301/UYN032/UYN206/UAP842/UAQ132/UAL1114/UAP562/UAP936/UAM361/UAP906/UAL750.	14 placas

Respecto a FUDO-disponible, se puede observar que hay un saldo de \$11.759.384.328 que no ha sido utilizado y que serviría para desintegrar cualquiera de las rutas del TPC, que están en espera, sin embargo, no se evidencia ninguna gestión por parte del Comité-FUDO para dar uso de estos recursos en el cronograma de "desvinculación y desintegración" pues, a pesar de poseer recursos, para desvincular y desintegrar rutas y/o placas de TPC, no ha desplegado actuación alguna para cumplir con dicha cometido.

## 2.6. Incumplimiento contractual relacionado con los pedidos de flota que operan en el SITM por parte de SOTRAMAC S.A.S y Transcaribe Operador.

De acuerdo a los contratos de operación, las concesiones operadoras debían contar con los siguientes pedidos de flota, en las siguientes fechas de acuerdo a la fase en que se pidiera por parte de Transcaribe, en el siguiente orden:

Fase I	Etapa pedagógica			
Pedido de flota:	se pedirán las siguientes flotas en un plazo no superior a cinco (5) días hábiles posteriores al cierre financiero			
Pédido#1	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	22			22
Padrón		49	61	110
Buseton	48	30	39	117
	70	79	100	249

Fase II	Etapa pedagógica y etapa regular			
Pedido de flota	se pedirá la siguiente flota, en un plazo no mayor a sesenta (60) días desde el inicio de la fase 2.			
Pedido #2	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	32			32
Padrón		35	28	63
Buseton				
Total	32	35	28	95
Entrada en operación N° 2: entran los vehiculos del pedido N° 2.				

Fase III	pedido #3: en el momento que se active la fase 3, por la condición f2.1			
Pedido # 3	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	0	0	0	0
Padrón	0	0	0	0
Buseton	78	73	28	179
Total	78	73	28	179

Fase III	pedido # 4 dos meses después de la entrada en operación del pedido # 3			
Pedido #4	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	0	0	0	0
Padrón	0	0	0	0
Buseton	42	37	56	135
Total	42	37	56	135

Fase intermedia	
Objetivo:	continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del transporte público colectivo
Inicio	la fase intermedia únicamente iniciara el día siguiente a la finalización de la fase 2
No se pide flota para el Sistema Transcribe, en esta fase.	

Actualmente ésta es la flota con la que cuentan las concesiones operadoras:

#### TRANSAMBIENTAL

Tipología	Cantidad de buses
Padrón	93
Buseton	39
Totales	132

#### SOTRAMAC

Composición de flota	
Tipología	Cantidad de buses
Articulado	54
Buseton	24
Totales	78

#### TRANSCARIBE OPERADOR

Composición de flota	
Tipología	Cantidad de buses
Padrón	69
Buseton	30
Totales	99

De acuerdo a lo anterior, actualmente deberían estar en servicio seiscientos cincuenta y ocho (658) vehículos del SITM, correspondientes a las tipologías: articulado (54), padrón (173) y busetón (431), si se hubiera cumplido con todos los hitos correspondientes a las 3 fases de implementación del sistema por parte de las concesiones operadoras, contrario sensu, a la fecha operan solo 309 vehículos del total de 658 vehículos, clasificados así: articulados (54) padrón (162) y busetón (93), lo que se traduce en un porcentaje de cobertura en la ciudad de Cartagena de Indias de un 46,96% de flota del SITM.

De igual forma, de los trescientos cuarenta y cuatro (344) vehículos que conforman los pedidos de flota #1 y #2 que ya debían estar en operación, de acuerdo a los establecido en los contratos de concesión, hay actualmente trescientos nueve (309) vehículos, lo que se traduce en un cumplimiento parcial de un 90 % de esta obligación, quedando un 10% que está en mora desde hace más de tres (3) años si se tiene en cuenta que el pedido de flota #2 debió ingresar al sistema a más tardar el 28 de mayo de 2016.

Sin embargo, se enfatiza, que muy a pesar de que se activó la fase intermedia en noviembre de 2016, y por ende, no se han realizado los pedidos de flota #3 y #4 que corresponden a la fase #3 de implementación del SITM, que en total suman 314 vehículos correspondiente a esa etapa, aun al cierre de este informe, SOTRAMAC S.A.S y Transcribe Operador no hayan cumplido con la totalidad de los pedidos de flota #1 y #2, que en conjunto, es decir, la flota de las tres concesiones, sumarían 344 vehículos. 249 vehículos en fase 1 y 95 vehículos en fase 2; de las tipologías: articulado (54) padrón (173) busetón (117).

Los cuales de acuerdo a los contratos de concesión debieron ingresar a operación así: los 244 vehículos correspondientes a fase 1, progresivamente desde inicio de etapa pedagógica, es decir el 11 de noviembre de 2015, hasta completar la totalidad de vehículos e iniciar operación regular desde el 27 de marzo de 2016 con todo el pedido de flota #1. El pedido de flota #2 correspondiente a 95 vehículos, debió ingresar al SITM en un plazo no mayor a 60 días al inicio de la fase 2, fase que coincidía con el inicio de la operación regular, es decir, 27 de marzo de 2016, por ende, el pedido de flota #2 debía estar en operación regular a más tardar el 28 de mayo de 2016.

Lo anterior, refleja el ingreso tardío, parcial y desfasado del total de flota del pedido #1 y #2 que afecta directamente la prestación del servicio por parte del sistema y cumplir con la oferta del mismo; actualmente SOTRAMAC S.A.S., incumple con el pedido de flota #2 pues, cuenta con 24 busetones del total de 32 que se le exigían en este pedido, le falta por ingresar al sistema 8 busetones.

En igual sentido, Transcribe Operador ha incumplido los pedidos de flota #1 Y #2 pues, de los 84 padrones que deberían estar programados en operación, hay 69 en el SITM, y un faltante de 15 vehículos tipo padrón, que están en mora de ingresar al SITM. También hay incumplimiento del pedido de flota #2, ello debido a que de los 35 vehículos tipo busetón, que debieron ingresar al sistema, hay 30 en operación, los que refleja un faltante de 5 vehículos de esta tipología por ingresar.

## **2.7. Los descuentos automáticos por los incumplimientos de aporte al fondo desintegración FUDO y los pedidos de flota, aplicado a SOTRAMAC S.A.S., no compensan la afectación causada al SITM**

De acuerdo con la información aportada por TRANSCARIBE S.A., el incumplimiento de aportes al FUDO, trae como consecuencia la aplicación de descuentos automáticos; en el caso de SOTRAMAC S.A.S., se le han aplicado los descuentos automáticos

semanalmente conforme se va liquidando el repago VEFU y es descontada automáticamente al momento de emitir la respectiva orden de giro para el repago. El mencionado descuento se viene aplicando desde la liquidación de la semana No. 11 de operaciones del SITM de la vigencia 2018, por incumplimiento del aporte #3 al FUDO y asciende a la suma de \$1.596.639.760,37.

TRANSCARIBE S.A. tiene estipulado dos actuaciones administrativas para conminar a las concesiones operadoras al cumplimiento de sus obligaciones contractuales:

Primero: Un proceso de trámite de multa, de acuerdo a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y cláusula 96 del contrato de concesión. Se inició un proceso de trámite de multa, el 2 de noviembre de 2018, que tiene como hecho generador el atraso en el cumplimiento de la obligación relacionada con la incorporación a la prestación del servicio de flota correspondiente al pedido #1: 48 busetones y pedido #2: 32 articulados de flota. La audiencia de decisión está para el 18 de julio.

Se tiene programado para el 18 de julio de 2019, una audiencia de trámite de multa, que tiene como hecho generador el atraso en el incumplimiento de la obligación relacionada con el aporte #3 al FUDO. A la fecha del informe no se ha multado o sancionado a través de acto administrativo ejecutoriado al contratista SOTRAMAC S.A.S.

Segundo: Se puede llevar a cabo un descuento automático, pactado en la cláusula 64 del contrato de concesión, modificada a través del otrosí #14 de fecha 30 de noviembre de 2017, respecto al retardo o demora en el ingreso de flota, estos descuentos se harán semanalmente hasta el cumplimiento de la obligación de incorporación plena de la flota correspondiente al pedido #1 y #2.

Descuento automático pactado en la cláusula # 10 del contrato de concesión, modificada a través del otrosí # 14 de fecha 30 de noviembre de 2017 respecto a la demora o retardo en los aportes #3 a FUDO, que corresponden a 5 SMLMV, por cada día de retraso en la realización de desembolsos al FUDO, en las fechas previstas este otrosí, se descontará del valor de repago por concepto de VEFU. El valor del descuento será trasladado al FUDO, sin que se tome como aporte al concesionario a quien se le hace el descuento.

En el evento de coincidir la mora respecto de dos o más desembolsos totales o parciales, el descuento se hará independiente por cada uno de los hitos incumplidos, respecto al retardo o demora en el ingreso de la flota, que dispone lo siguientes:

En el evento que la totalidad de la flota correspondiente al pedido #1 y #2 del concesionario no esté disponible para que inicie la prestación del servicio en el sistema TRANSCARIBE S.A., a más tardar el 31 de marzo de 2018, respecto a cada uno de los pedidos pendientes, se realizaran los descuentos automáticos sobre el valor a reconocer el concesionario por kilómetros recorridos, equivalentes a 6,5 SMLMV por cada día de atraso en la incorporación de la flota, de manera proporcional al número de vehículos pendientes por ingresar respecto de cada uno de los pedidos (#1 y #2) de manera independiente. Vale decir, el descuento opera de manera independiente por cada día de atraso, respecto de cada uno de los dos pedidos, así la fecha de incorporación sea la misma.

El límite máximo diario de descuento automático, será por el valor que arroje la multiplicación del número de salarios indicado o proporcional, por el valor del SMLMV al momento de la liquidación del descuento automático.

Respecto del periodo mensual, el límite corresponderá a multiplicar el número de salarios por el valor del SMLMV al momento de la liquidación del descuento automático, multiplicado por 30 días del mes. Este límite máximo aplicará respecto de cada hito incumplido.

En contexto, se tiene qué: (I) estos descuentos automáticos aplicados por parte de TRANSCARIBE S.A. a SOTRAMAC S.A.S. por el incumplimiento del aportes #3 al fondo de desintegración-FUDO no cubren, ni es proporcional a lo dejado de aportar por este, si se tiene en cuenta que el aporte #3 que debía realizar SOTRAMAC en fecha 31 de marzo de 2018, de acuerdo a la información aportada por TRANSCARIBE S.A., asciende a la suma de \$ 20.816.708.164, mientras que los descontando por ese mismo incumplimiento por parte del ente gestor, recoge la cifra de \$1.596.639.760,37. Es decir, un 7,6% del total del aporte #3 a FUDO-componente desintegración (II) estos descuentos automáticos, no han resultado ser eficaces para conminar por parte del ente gestor a SOTRAMAC S.A.S al cumplimiento de la obligación contractual de realizar el aporte #3 al FUDO, debido a que dicho descuento no es coactivo, si no proporcional al repago por concepto de VEFU que reciba SOTRAMAC S.A.S, lo que no conlleva ningún apremio por parte de la concesión operadora para no seguir eludiendo dicha obligación (III) dicha actuación iniciada por parte del ente gestor, de realizar los

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

descuentos automáticos a SOTRAMAC S.A.S por el incumplimiento del aporte #3 no es eficiente, pues genera un resultado adverso, debido a que la concesión operadora, preferirá un descuento automático, de sus aportes anteriores al fondo de desintegración-FUDO, (que son reintegrado por medio del VEFU a SOTRAMAC S.A.S, que no representa descuento por su participación en el SITM) que realizar un aporte total a FUDO que salga de su patrimonio. (IV) este descuento automático aplicado a SOTRAMAC S.A.S no compensa la afectación generada al SITM-Cartagena de Indias, pues, el resultado es un impacto negativo en la implementación del sistema al frenarlo, e impedir que se pueda ingresar el 100% de los pedidos de flota de las concesiones, dificultando la obtención del Ingreso Esperado de Operación –IEDO-, por parte de las concesiones operadoras; (V) un impacto negativo en el cronograma de chatarrización del TPC, pues, sin recursos, en el fondo de desintegración del FUDO, Transcaribe no puede seguir desintegrando rutas del TPC, generando un resultado indeseado o adverso con ello, debido a que, están rutas del TPC, no desintegradas, se han convertido en la competencia directa del SITM; lo que ha provocado un estancamiento de la demanda referente del sistema, que trae como consecuencia que los ingresos a la bolsa del sistema no cubran los costos de la operación.

Por último, no se evidencia sanción o multa impartida por el ente gestor TRANSCARIBE S.A.- a SOTRAMAC S.A.S, por el incumplimiento de los pedidos de flota, lo que deviene en una presunta desatención de sus deberes como supervisor del sistema.

## **2.8. Las rutas abandonadas, en las que el SITM no ha ingresado a operar**

Según información aportada por TRANSCARIBE S.A., las siguientes rutas están abandonadas y fue solicitada su cancelación al DATT por parte de TRANSCARIBE S.A., sin embargo, no han entrado a operar, muy a pesar de que no debe realizarse proceso de desintegración y desvinculación, afectado la integración, cobertura y servicio del sistema. Las rutas del TPC son:

Ruta No. 1: Esperanza-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta, al DATT a partir del día 16 de noviembre de 2017).

Ruta No. 6: Socorro-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del mes de noviembre de 2018).

Ruta No. 15: Los caracoles-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del 01 de marzo de 2019).

Ruta No. 18: Daniel Lemaitre-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017).

Ruta No. 19: Daniel Lemaitre-Mercado (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017).

### **2.9. Los egresos teóricos frente a bolsa del sistema**

La demanda del SITM, es el soporte financiero del sistema, si la demanda no se alcanza, los ingresos que se registran, resultan insuficientes para atender las obligaciones operativas que se generan, las obligaciones del sistema son los pagos que debe realizar a cada uno de los actores que participan en la operación, es decir, las tres concesiones operadoras, la concesión de recaudo, el encargo fiduciario y el ente gestor.

Cada semana de operación en el sistema se realiza un procedimiento llamado conciliación, que se detalla a continuación: (I) Al momento de usar el SITM, el usuario debe validar su pasaje, mediante su tarjeta, al pasarla por el validador, es en ese momento, que el sistema efectúa el cobro del pasaje, restando el valor vigente del mismo. (II) En un periodo de liquidación, se contabiliza la totalidad de pasajes validados, como ingresos operacionales del SITM, (ingresos operacionales del SITM) (III) Si durante un periodo de liquidación, los ingresos validados (ingresos operacionales del SITM) son inferiores al recaudo efectuado (valor total de la recarga) se considera “crédito remanente” y se denomina “pasaje no utilizado” al momento de la liquidación, este dinero es trasladado, al Fondo de Pasajes No Utilizados FPNU. (IV) Si durante el periodo objeto de liquidación, los pasajes validados, son superiores al recaudo obtenido, se debe hacer uso del FPNU, a fin de poder obtener los recursos que permitan igualar el valor del recaudo, con el correspondiente valor de los pasajes validados, lo que constituye el “disponible en bolsa del sistema” (V) el disponible en bolsa del sistema se compara con los egresos teóricos, si ambos son iguales se ejecuta una liquidación de pago completo, si, por el contrario, el disponible en bolsa del sistema es inferior a los egresos teóricos, se ejecuta una liquidación de pago proporcional, de acuerdo a el porcentaje de participación de cada concesión en la operación.

En contexto, cada operador del sistema tiene una participación en la operación y está a su vez, es el referente para definir la remuneración que debe recibir cada uno de ellos por el periodo de operación servido, para ello se estableció **“la bolsa del sistema”** que son los recursos con los que efectivamente cuenta el sistema después de un periodo de operación, que en el caso Transcaribe, es semanal, por ello la liquidación de periodo o pago a los actores del sistema es semanal.

Sin embargo, de acuerdo a los informes aportados por TRANSCARIBE S.A. la bolsa del sistema, o lo que es lo mismo, la tarifa usuario (pasajes validados), no alcanza a cubrir el total de los egresos teóricos del sistema (costos de operación), produciendo un desequilibrio entre estos dos valores, ocurriendo un reajuste automático inmediato en la fórmula, que arroja un nuevo costo de operación, muy por encima de lo establecido por tarifa usuario.

Lo anterior, se produce por una sencilla razón: la demanda semanal de pasajes validados por los usuarios de los vehículos del SITM - Transcaribe, no es proporcional a los costos de operación de las rutas del SITM, si la tarifa técnica está muy por encima de la tarifa usuario, se genera un déficit en la operación, pues los ingresos no son suficiente para cubrir los costos operativos del SITM

No obstante, se debe tener muy en cuenta que de acuerdo al diseño operacional del SITM, se establecieron proyecciones de cara al cumplimiento de obligaciones contractuales establecidas en los contratos de concesión, en circunstancias de tiempo, modo y lugar, por parte de las concesiones operadoras, y que marcarían hitos, que permitirían implementar progresivamente el SITM en la ciudad de Cartagena de Indias, en tres (3) fases, fases estructuradas con indicadores de cumplimiento críticos, como lo eran realizar los cinco (5) aportes al fondo unificado FUDO, en las fechas establecidas para cada una de las tres (3) fases y cumplir con los pedidos de flota, en las fechas establecidas en cada una de las tres (3) fases.

Al cumplir con cada una de las obligaciones establecidas, en cada una de las 3 fases de implementación del SITM como lo eran: cumplir con el aporte #1 y #2 al fondo desintegración de FUDO en la fase #1 al igual que con el pedido de flota #1 compuesto por: 249 vehículos articulado (22) padrón (110) busetón (117); cumplir con el aporte #3 a FUDO en la fase #2 al igual que con el pedido de flota #2 compuesto por: 95 vehículos, articulados (32) padrón (63); y por ultimo cumplir con el aporte #4 y #5 a FUDO en fase #3 y realizar los pedidos de flota #3 compuesto por: 179 busetones y con el pedido de flota #4 compuesto por: 135 busetones.

El cumplimiento de estos hitos permitiría desvincular y desintegrar el 100% de los vehículos TPC al implementarse la fase 3 del sistema con los recursos del FUDO y proporcionalmente ingresar los pedidos de flota al SITM, para evitar afectaciones al usuario, en la práctica, toda la demanda del TPC migraría al SITM, lo que le permitiría a las concesiones lograr el Ingreso Esperado de Operación –IEDO-, pues la demanda del sistema sería proporcional a los egresos teóricos de operación, e igualmente recibirían el reintegro de los aportes a FUDO mediante pagos periódicos llamados VEFU, al igual que contar con un fondo que conminaría la eventuales contingencias externas que afectarían el equilibrio entre tarifa técnica y tarifa usuario, es decir, el fondo de operadores.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula 64 de los contratos de concesión, este proceso de implementación del sistema, tanto desintegración del 100% del TPC, como cumplimiento en la implementación de flota total del sistema, tendría una duración máxima de 36 meses, contados desde el inicio de operación regular. Es decir, el SITM en la ciudad de Cartagena debió estar implementado al 100% el 27 de marzo de 2019, ello porque el inicio de operación regular del sistema fue el 27 de marzo de 2016.

Sin embargo, las concesiones operadoras no cumplieron con las obligaciones de aportes al FUDO-unificado, en las fechas contractuales, tanto es, que a la fecha, están en mora de realizar el aportes #3 SOTRAMAC S.A.S y Transcribe operador y el aporte #4 se ha aplazado al año 2020, al igual que no se han cumplido con los pedidos de flota #1 y #2 de forma completa, por parte de SOTRAMAC S.A.S y Transcribe Operador; lo anterior, impidió, por un lado, cumplir con el cronograma de desintegración de vehículos TPC, y por otro, no permitió cumplir con la cobertura de las rutas del SITM programadas, para ser servidas en la operación. Lo que devino en el freno de la implementación del sistema, pues, terminó la fase #2 y no se pudo avanzar a la fase #3 de forma inmediata, como establecían los contratos de concesión y las proyecciones, por los incumplimientos contractuales de las concesiones, dando inicio a la fase intermedia, que tiene estancada la implementación, es decir, el avance del SITM, desde noviembre del año 2016 y de la que no parece salir, pues se ha ampliado dicha fase, hasta el 30 junio del año 2020.

La implementación del SITM está en un “callejón sin salida” de seguir las cosas como han transcurrido en estos 34 meses desde inicios de fase intermedia, se llegará, sí, pero al punto de insostenibilidad financiera del sistema, pues, el retorno de la inversión de los concesionarios solo será real, al ingresar el 100% de su flota de operación,

debido a que la remuneración por la operación del sistema, a los actores del sistema, son los pagos periódicos recibidos, que representan los ingresos. Y esta, no está siendo proporcional a las inversiones realizadas por las concesiones, pues sola y únicamente la demanda referente aumentará y será proporcional a la tarifa técnica, si se desvinculan y desintegran los vehículos de las rutas del TPC, lo que permitirá que esa demanda migre al SITM, paralelamente, se debe cumplir con los pedidos de flota para la prestación de un buen nivel de servicio y una cobertura completa de las rutas del SITM con los pedidos de flota al día.

El ente gestor, solo ha permitido la ampliación de la fase intermedia año tras año, mediante la celebración de otrosíes, que en total suman 20, desde que se suscribió el contrato de concesión, con SOTRAMAC S.A.S, y que más parecen, actos de permisividad al incumplimiento de SOTRAMAC S.A.S de realizar los aportes a FUDO y los pedidos de flota, pues risiblemente con la celebración de un nuevo otrosí, se establece una fecha a SOTRAMAC S.A.S. para cumplir definitivamente los aportes a FUDO y con los pedidos de flota completos, fecha que acaece y se vuelve a incumplir, pues, de los 20 otrosíes celebrados entre TRANSCARIBE S.A. y SOTRAMAC S.A.S, 7, de ellos, desde el otrosí #13 en adelante, corresponden a prorrogas para cumplir con una obligación de realizar el aporte #3 al FUDO, obligación que debió ser honorada en enero de 2017, pagando la totalidad del aporte #3 a FUDO y realizando el aporte #4 pleno a FUDO el 11 de diciembre de 2017. Sin embargo, aun a la fecha está en mora, ambos aportes.

En conclusión, han sido los incumplimientos de las propias concesiones operadoras, las que han generado ese desequilibrio entre la demanda y oferta del sistema, además, del “desfase” de la implementación total del SITM, en más de 2 años y los corrido del año 2019, sumiendo al sistema en una fase intermedia que no tiene finalización, trayendo como consecuencia que las proyecciones no se cumplan, pues, la demanda se mantendrá “estática” y no crecerá, a menos que se desintegre el total de rutas del TPC en la ciudad de Cartagena, por lo cual los costos de operación serán siempre superiores a la demanda, por lo desproporcionado entre una y otra

Por lo anterior, es necesario, impostergable y urgente, que de una vez por todas se concrete una fecha límite, que no sea dilatada, ni prorrogada, por las concesiones y el ente gestor, para que SOTRAMAC S.A.S. realice la totalidad de los aportes #3 al Fondo Unificado-FUDO, al igual que TRANSCARIBE S.A.-operador. De igual forma, se cumpla por parte de las tres concesiones, con la obligación de realizar el aporte #4 en el año

2020; y cumplir con la totalidad de los pedidos de flota la Concesión #1 y #2 por parte de TRANSCARIBE S.A.-operador. El cumplimiento de estas obligaciones, es esencial y de ello depende la continuidad del SITM, en la ciudad de Cartagena de Indias, al igual que el éxito, rentabilidad y sostenibilidad de la operación

**2.10. El contrato de prestación de servicios suscrito por Transcaribe operador y Cartagena Complementaria Social y de Indias CCSI S.A.S. para operar la porción #2 del SITM, es antieconómico, en relación al componente de pago fijo**

TRANSCARIBE S.A. suscribió el contrato No. CP-003 de 2015 con la empresa Sociedad Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S., en adelante CCSI, el 13 de enero de 2016, cuyo objeto es ***“prestar el servicio de operación de la porción N° 2 del sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del servicio público urbano masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de Transcaribe S.A. en su condición de operador directo del sistema”*** el plazo del contrato era hasta 31/12/2018, de acuerdo con la autorización de vigencias futuras aprobadas por la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. en la sesión de fecha 23 de octubre de 2015, acta 113. Por valor de \$38.719.000.000,00, el acta de inicio, se suscribió el 26/01/2016, sin embargo, la operación regular en el sistema por parte de Transcaribe inició el 26 enero de 2017.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula # 4.3. del contrato de prestación de servicios, las obligaciones relacionadas con la provisión del personal para la operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, establecen específicamente, que el contratista deberá contratar: (I) conductores (II) Posicionadores (conductores internos) (III) reguladores de vías (IV) inspectores de rutas y servicio (V) programadores de personal (VI) personal de control (VII) personal administrativo (VIII) lavadores de autobuses (IX) personal de aseo a instalaciones (X) personal de vigilancia de patio taller (XI) personal de alistamiento de la flota (XII) personal de mantenimiento de las instalaciones (XIII) personal capacitador (XIV) y personal de control y seguimiento a las llantas. (xv) proveer la dotación a todo el personal por lo menos 3 veces al año. (XVI) contratar el servicio de vigilancia de las instalaciones.

El valor estimado del presente contrato de prestación de servicios de operación es hasta de \$38.719.000.000 millones. Valor que se pagara así:

A) un valor fijo mensual de acuerdo a la siguiente tabla:

Valor por costo fijo mensual						
Año 2016		Año 2017		Año 2018		Total general
Mes	Pago	Mes	Pago	Mes	Pago	
Abr	\$747.900.179	Ene	\$537.542.841	Ene	\$545.576.775	
May	\$747.900.179	Febr	\$537.542.841	Febr	\$545.576.775	
Jun	\$761.318.013	Marz	\$537.542.841	Marz	\$545.576.775	
Jul	\$761.318.013	Abr	\$537.542.841	Abr	\$545.576.775	
Agos	\$761.318.013	May	\$537.542.841	May	\$545.576.775	
Sept	\$761.318.013	Jun	\$537.542.841	Jun	\$545.576.775	
Oct	\$770.902.179	Jul	\$537.542.841	Jul	\$545.576.775	
Nov	\$770.902.179	Agos	\$537.542.841	Agos	\$545.576.775	
Dic	\$770.902.179	Sept	\$537.542.841	Sept	\$545.576.775	
		Oct	\$537.542.841	Oct	\$545.576.775	
		Nov	\$537.542.841	Nov	\$545.576.775	
		Dic	\$537.542.841	Dic	\$545.576.775	
<b>Total</b>	<b>\$6.853.778.947</b>		<b>\$6.450.514.092</b>		<b>\$6.546.921.300</b>	<b>\$19.851.214.339</b>

B) un valor variable en función de la cantidad de kilómetros recorridos y según tipología utilizada así:

Costo del servicio a contratar por kilómetro recorrido	
Tipología de bus	Moneda corriente de 2016
Padrón	\$980
Busetón	\$871
Estos valores se ajustarán para los años 2017 y 2018 con base en el porcentaje de ajustes del salario mínimo en Colombia.	

Proyección de kilómetros mensuales recorridos para la porción N° 2	
Buses padrón	313.152 / se incrementara hasta 491.106
Busetón	140.265

El Contrato de comodato, suscrito entre TRANSCARIBE S.A. y Cartagena CCSI, es de fecha, 20/10/2017, mediante acta de fecha 31 de enero de 2019, TRANSCARIBE S.A. hace entrega física a CCSI treinta (30) buses de tipología padrón, y se firma el contrato de comodato. El 29 de marzo de 2019, se suscribe el contrato de comodato para la entrega de catorce (14) vehículos de tipo padrón al operador CCSI.

Por arreglo directo, las partes acuerdan modificar el contrato en el sentido de adicionar el plazo hasta el 31/12/2019; se fija el valor fijo mensual en la suma de \$337 millones de pesos, por la entrada en operación de los 99 buses (30 busetones y 69 padrones).

Se suscribió Otrosí No. 1 de fecha 27/12/2018, la Junta Directiva en sesión del 12 de diciembre de 2018, acta No. 139, autorizó la vigencia futura, solicitada hasta por la suma de \$4.044.000.000, los cuales soportan el pago del valor fijo mensual para la vigencia 2019. Plazo fijado hasta el 31/12/2019.

TRANSCARIBE S.A. le canceló a Cartagena Complementaria hasta diciembre de 2018 un total de \$13.005.619.512, desglosados de la siguiente forma: \$11.089.191.029 por costos fijos y \$1.916.428.483 por costos variables.

Pagos a Cartagena Complementaria por Costos Variables según datos del ente gestor

Año 2017	
Mes	Pagos CCSI Costos Variables
Enero	\$ 480.803,00
Febrero	\$ 26.168.692,00
Marzo	\$ 78.955.333,00
Abril	\$ 78.041.136,00
Mayo	\$ 82.330.043,00
Junio	\$ 76.561.485,00
Julio	\$ 82.868.834,00
Agosto	\$ 92.649.579,00
Septiembre	\$ 91.899.464,77
Octubre	\$ 88.617.168,00
Noviembre	\$ 78.901.838,36
Diciembre	\$ 81.339.519,50
Total	\$ 858.813.895,63

Año 2018	
Mes	Pagos CCSI Costos Variables
Enero	\$ 93.810.626,96
Febrero	\$ 90.864.857,31
Marzo	\$ 91.421.670,54
Abril	\$ 93.130.394,39
Mayo	\$ 95.156.692,35
Junio	\$ 86.858.776,80

Julio	\$ 90.002.372,71
Agosto	\$ 87.628.526,65
Septiembre	\$ 84.434.122,04
Octubre	\$ 81.561.150,57
Noviembre	\$ 79.113.179,94
Diciembre	\$ 83.632.217,04
Total	\$ 1.057.614.587,30

Total Pagos en el año 2018 por costos Variables \$1.916.428.483

Con respecto al contrato suscrito entre TRANSCARIBE S.A. y CCSI, no está justificado el pago por parte de TRANSCARIBE S.A. de un costo fijo de operación por valor de \$19.851.214.339, que incluyen los costos administrativos, es decir, el pago de todos los gastos de funcionamiento a una empresa privada como lo es CCSI, lo cual se puede corroborar, en los estudios previos del contrato de prestación de servicio, más aun, cuando el contrato versa única y exclusivamente para prestar el servicio de operación de la porción N°2 del sistema Transcaribe, y el único ingreso que posee TRANSCARIBE S.A.-Operador-, son los generados en la operación, de su flota de vehículos en el SITM. Por ello, a juicio de esta comisión, TRANSCARIBE S.A.-operador-, debió limitar sus proyecciones para calcular el costo del contrato de prestación de servicio de operación de su flota de vehículos, con y en ocasión a las proyecciones de los estructuradores del negocio, relacionados con el valor de los pagos por kilómetros recorridos de los vehículos de la tipología de su flota de vehículos. Es decir, el contrato debía estar estructurado con ocasión a los recursos que recibe TRANSCARIBE S.A.- operador- por la participación en el SITM y no comprometer vigencias futuras de la empresa, que incluyen recursos que gira el Distrito de Cartagena.

Este contrato resulta suntuoso, a sabiendas que el contratista no debía realizar inversiones en el sistema como aportes a FUDO, ni pedidos de flotas, por los que no debió aplicársele para calcular el pago por sus servicios, la fórmula aplicada a las concesiones para calcular su retorno, que es el pago de un Costo fijo más un costo variable, no hay evidencia de inversiones por parte de CCSI en el SITM que sustenten el pago de un costo fijo.

Aunado a lo anterior, el mantenimiento de los vehículos de la flota está en cabeza del TRANSCARIBE S.A.- operador-, quien contrata a BUSSCAR, para el mantenimiento de

los buses que conforman la flota de TRANSCARIBE S.A.- Operador-, que incluye: (I) mantenimiento preventivo (excluido llantas) (II) mantenimiento correctivo (excluido llantas) (III) alistamiento de flota (preparar todo en la noche para que el vehículo quede óptimo para ser operados) (IV) mejoras vehiculares. (V) Integridad mecánica y eléctrica, sistemas y subsistemas: chasis, diferencial, frenos, puertas, aire acondicionado, motor, transmisión, carrocería interna, gas natural, sistema contra incendios. Igualmente está en cabeza de Transcaribe operador: (I) la compra de combustible (II) pólizas de seguros de los vehículos.

CCSI realiza las siguientes actividades en relación al mantenimiento externo de los vehículos: (I) llantas, suministro y mantenimiento de llantas, labores de alineación y balanceo, retorqueo y desgastes (II) mejoras vehiculares (III) Compra de suministros, correcciones sobre los vehículos cuando ocurren daños por vandalismo, comúnmente vidrios (IV) Lavado diario de flota, desmanche y lavado de chasis, (V) mantener el estado de la flota en fibra y pintura, para lo cual tiene un contratista autorizado por TRANSCARIBE S.A.

### **2.11. No hay un control efectivo por parte del DATT del transporte ilegal, la reapertura de rutas de rutas canceladas y la extensión de rutas del TPC, que afectan directamente la demanda del SITM**

A pesar de tener participación el DATT en el comité FUDO y el Comité de Operaciones, donde se analizan los temas relacionados con la operación y avance del SITM, y de las quejas por parte de TRANSCARIBE S.A. del aumento del transporte ilegal que afecta la demanda del sistema, solicitando el ente gestor, la realización de operativos de control, no se evidencia por parte de la autoridad de tránsito de la ciudad de Cartagena de Indias, acciones contundente para frenar este fenómeno que afecta frontalmente los ingresos del sistema.

Transcaribe ha puesto en conocimiento del DATT para su respectivo control y neutralización temas relacionados con el aumento de transporte ilegal, alargamiento o cambios de recorrido de las rutas del TPC sin autorización, circulación de vehículos en rutas canceladas y la migración de vehículos del TPC a rutas abandonadas o no servidas. Sin embargo, no hay acciones desplegadas por parte del DATT para contener estas acciones irregulares de los actores externos al SITM que afectan la demanda del sistema.

Casos preocupantes como la reactivación de la ruta 08 del TPC (Blasdelezo-bosque-centro) que fue reactivada en diciembre de 2018, justo después de haber sido cancelada la ruta 21 del TPC, afectan paralelamente la demanda del sistema y compiten con las rutas del SITM, que recorren esos barrios. Al igual, informa Transcaribe que las rutas 26-28 del TPC, están realizando recorrido alargado sin autorización, para adicionar más zonas a su recorrido.

De acuerdo a la información suministrada por Transcaribe, la operación en el SITM, que coincide con el “día sin moto” en la ciudad de Cartagena de Indias, aumenta la demanda del sistema en un 20% aproximadamente, es decir, un día hábil de operación el sistema moviliza 128.852 pasajeros (*mayo de 2019*) cuya diferencia es notoria con los 154.600 pasajeros que moviliza el sistema en un día “sin moto” lo anterior, quiere significar que el transporte ilegal afecta en gran medida los ingresos por operación de Transcaribe, por lo que dicha situación es preocupante por las consecuencias que acarrea al sistema.

El DATT, fue oficiado para que informara sobre los datos que posee sobre el aumento del transporte ilegal en la ciudad de Cartagena, desde inicios de operaciones del SITM-Transcaribe en la ciudad de Cartagena, que medidas o acciones de control a desplegado para controlar el transporte ilegal, reapertura de rutas del TPC, canceladas, alargadas o con cambios de recorridos. Sin embargo, al cierre de este informe no dio respuesta por lo que se iniciará el respectivo sancionatorio y se dará traslado a la Procuraduría General de la Nación para que inicie la respectiva investigación disciplinaria por la omisión de información a este ente de control.

Es importante establecer, que el SITM-Transcaribe, es la materialización de una política pública de movilidad en la ciudad de Cartagena y es deber de todos los organismos y entidades del distrito, trabajar de forma mancomunada en el logro de este proyecto de ciudad, que beneficia e impacta de forma positiva, la cultura ciudadana del transporte de personas.

## **2.12. El sistema de gestión y control de la operación del sistema Transcaribe – CCO en cabeza de Colcard aún, está en proceso actualización y ajustes tecnológicos**

En aras de determinar si a la fecha se ha cumplido o no con lo establecido en el contrato de concesión y sus documentos anexos, de acuerdo al informe técnico de supervisión del estado del contrato de recaudo No. TC-LPN-005-10, del 11 de febrero

de 2019, y publicado en el SECOP, la Contraloría Distrital de Cartagena procede a dejar sentados las siguientes observaciones:

1. Subsistema del centro de datos: mediante inspección a lugar queda en evidencia que el centro de datos o datacenter, no se encuentra disponible en el Centro de Control ubicado en las oficinas de TRANSCARIBE S.A.; y tampoco está instalada, la planta eléctrica destinada para el respaldo eléctrico del mismo. En lo relacionado al datacenter espejo, ubicado en las oficinas del consorcio Colcard, se realizó visita a las instalaciones físicas ubicadas en el barrio pie de la popa; en esta visita, la comisión constató la existencia del datacenter espejo requerido contractualmente.
2. Las funcionalidades de viaje en grupo y viaje a crédito fueron probadas en patio portal durante la operación normal del sistema, en vehículos escogidos aleatoriamente por el equipo que estaba acompañando dicha visita. Del ejercicio realizado, se evidenció que el viaje en grupo y viaje a crédito funcionan solamente con tarjetas personalizadas, y solo mientras la persona se encuentre dentro de las instalaciones del patio Portal. Esto conlleva a la limitante en la prestación del servicio al usuario por parte TRANSCARIBE S.A., al no permitir este beneficio adicional, por fuera de las instalaciones de patio portal a sus usuarios
3. Equipos embarcados en los vehículos: se evidenció que el concesionario de recaudo, Colcard, se encuentra adelantando las gestiones para proceder con la instalación de los paneles de información al usuario y contadores bidireccionales en buses. Sin embargo, la comisión auditora, en visita en sitio, pudo constatar que los paneles de información al usuario en el patio portal, no están instalados, y en las estaciones del sistema, hay algunos instalados, pero no están funcionando en su totalidad; con respecto a los contadores bidireccionales de buses, se evidencio que no están instalados en los buses del sistema.
4. El Software de control de operaciones genera reportes imprecisos de los kilómetros recorridos en el sistema por parte de las concesiones operadoras. Pues, al momento de la conciliación directa entre lo que reporta el sistema de gestión y control de flota, con la información reportada por los operadores: SOTRAMAC, Transcaribe operador y TRANSAMBIENTAL, esta presenta

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

variaciones. Es decir, el software no arroja la información exacta de los kilómetros recorridos por los vehículos de las concesiones en el SITM, por el cual debe corregirse esa situación.

5. Con respecto a lo establecido en el apéndice #2, del contrato de recaudo No. TC-LPN-005-10, del 11 de febrero de 2019, en el punto, especificaciones técnicas del sistema de recaudo # 6.2. estructura tarifaria y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la del Transporte Masivo, inciso A, que establece que las tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multivajes y/o pases por periodo que llegase a definir TRANSCARIBE S.A. al igual que permitir máximo cuatro (4) trasbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, no está implementado en el SITM.

### 3. EVALUACION GESTION FINANCIERA

En este componente se evaluaron los ingresos generados por el SITM y los costos y gastos asociados a la operación. Igualmente, se evaluó la situación patrimonial del SITM, en su componente operacional.

Para el año 2018, según Estados de Actividad de los operadores SOTRAMAC S.A.S, TRANSAMBIENTAL S.A.S y TRANSCARIBE S.A.- operador-, se percibieron ingresos por sus actividades de transporte en la suma de: SESENTA Y UN MIL NOVENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL PESOS (\$61.094.234.000), distribuidos para cada operador de la siguiente forma: TRANSAMBIENTAL con \$38.675.049.000, el 63,30% de participación en la generación de ingresos; SOTRAMAC con \$17.217.704.000, el 28,18%; Transcaribe operador con \$5.201.481.000, el 8,51%.

Para el caso de Cartagena Complementaria Social de Indias -CCSI-, quien ejerce de Operador de la porción 2 que corresponde a TRANSCARIBE S.A – Operador-, le canceló la suma por componente variable de \$1.057.614.587 y por componente fijo la suma de \$5.006.314.261 para un pago total de \$6.063.928.848 en el año 2018.

Estado situación financiera SITM (corte a diciembre 31 de 2018)

ESTADO SITUACION FINANCIERA SITM A DIC.31 /2018				
	SOTRAMAC SAS	TRANSAMBIENTAL SAS	TRANSCARIBE OPERADOR	TOTAL
TOTAL ACTIVO	139.026.143	147.097.397,00	111.671.928,00	397.795.468,20
TOTAL PASIVO	73.560.543	163.391.525,00	102.177.496,00	339.129.563,65
TOTAL PATRIMONIO	65.465.601	-16.294.128,00	9.494.432,00	58.665.904,55

*Cifras en miles de Pesos*

## ACTIVOS

A diciembre 31 de 2018 el SITM contaba con activos por valor de \$397.795.468,20 (cifra en miles), siendo el valor de la flota por la suma de \$290.710.739 (cifra en miles) el más representativo.

## PASIVO

El pasivo asciende a la suma de \$339.129.563,65 (cifra en miles), siendo el pasivo financiero el de mayor incidencia que a diciembre 31 de 2018 asciende a la suma de \$306.457.718 (cifra en miles).

## COMPOSICION PATRIMONIAL

A diciembre 31 de 2018 la composición patrimonial del SITM presentaba la siguiente situación:

SOTRAMAC S.A.S, con un patrimonio neto de \$65.465.600 (cifra en miles); TRANSAMBIENTAL S.A.S, con un patrimonio neto negativo de \$16.294.128 (cifra en miles); y TRANSCARIBE S.A – operador-, con un patrimonio neto de \$9.494.432.

El patrimonio neto del SITM a diciembre 31 de 2108 es de \$58.665.904,55 (cifra en miles).

Para el caso de TRANSAMBIENTAL S.A.S. presenta a diciembre 31 de 2018 un patrimonio negativo de \$16.294.128 (cifra en miles) por las pérdidas acumuladas, lo cual acarrea, en caso de no capitalizarse durante el año 2019, entrar en causal de disolución según lo estable la ley 1258 de 2008.

## RESULTADOS SITM 2018

ESTADO DE RESULTADO SITM A DIC.31 /2018				
	SOTRAMAC SAS	TRANSAMBIENTAL SAS	TRANSCARIBE OPERADOR	
INGRESOS OPERATIVOS	17.217.704	38.675.049	5.201.481	61.094.234
COSTOS	13.939.243	25.374.391	9.274.011	48.587.645
GASTOS	4.048.039	7.122.122	237.458	11.407.619
COSTOS FINANCIEROS	6.363.518	24.722.658	2.858.403	33.944.579
OTROS INGRESOS	2.951.212	6.069.435	0,00	9.020.647
OTROS GASTOS	2.150.861	45.492	36.038	2.232.391
<b>RESULTADO EJERCICIO</b>	<b>-6.332.745</b>	<b>-12.520.179</b>	<b>-7.204.429</b>	<b>-26.057.353</b>
<b>PERDIDAS ACUMULADAS</b>	<b>-13.334.404</b>	<b>-36.081.448</b>	<b>-10.071.883</b>	<b>-59.487.735</b>

*Cifras en miles*

Para el año 2018 los ingresos totales del SITM fueron de \$61.094.234 (cifra en miles). Las pérdidas acumuladas del SITM a diciembre 31 de 2018 ascienden a \$59.487.735 (cifra en miles).

Para el solo año de 2018 la pérdida del SITM fue de \$26.057.353 (cifra en miles)

Los costos financieros del SITM ascendieron a la suma de \$33.944.579 (cifra en miles)

### Transcaribe Operador

Para la operación de la porción #2 a cargo de Transcaribe Operador, se contrata para su ejecución, mediante contrato de prestación de servicios: No. CP-003-2015 por un valor de \$38.719.000.000 con fecha de inicio 25 de enero de 2016 y fecha de terminación el 31 de diciembre de 2018 (35 meses) a la empresa Cartagena Complementaria y Social de Indias SAS- CCSI-, con el objeto de Prestar el servicio de la operación de la porción #2 del SITM, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieran para la operación del SITM, a cargo de Transcaribe en su condición de operador directo del sistema.

Para este contrato se pactó una remuneración de \$38.719 millones de pesos, la cual estaba amparada presupuestalmente por vigencias futuras de TRANSCARIBE S.A., la cual fue autorizada mediante acta No. 113 de octubre 23 de 2015 por la Junta Directiva. En el acta No. 113 de octubre 23 de 2015, no se evidencia la fuente o fuentes de

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

financiación de la vigencia futura, ni se determina la manera como se va a realizar la imputación presupuestal en las diferentes vigencias fiscales del contrato. Mediante Certificado de Disponibilidad Presupuestal -CDP- No. 231 de marzo de 2017 por valor de \$7.928.864.629 y Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 328 de febrero de 2018 por valor de \$6.527.793.000, TRANSCARIBE S.A. imputa el rubro presupuestal Remuneración de Servicios Técnicos para efectos de dar cumplimiento a la cláusula 7 del contrato literal A) valor fijo mensual. La proyección de los pagos del valor fijo mensual fue establecida de la siguiente forma según el literal A) de la cláusula 7:

AÑO	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016
CUOTA				1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
PERIOD O	ene-16	feb-16	mar-16	abr-16	may-16	jun-16	jul-16	ago-16	sep-16	oct-16	nov-16	dic-16	
VALOR				\$ 747.900.179	\$ 747.900.179	\$ 761.318.013	\$ 761.318.013	\$ 761.318.013	\$ 761.318.013	\$ 770.902.179	\$ 770.902.179	\$ 770.902.179	\$ 6.853.778.947
AÑO	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017
CUOTA	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
PERIOD O	ene-17	feb-17	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17	
VALOR	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 537.542.841	\$ 6.450.514.092
AÑO	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018
CUOTA	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
PERIOD O	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18	ago-18	sep-18	oct-18	nov-18	dic-18	
VALOR	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 545.576.775	\$ 6.548.921.300
													\$ -19.851.214.339

Para el año 2016, se debían cancelar nueve (9) cuotas; dos (2) cuotas por valor de \$747.900.179; cuatro (4) cuotas por valor de \$761.318.013 y tres (3) cuotas por valor de \$770.902.179 para un valor total de \$6.853.778.947; para el año 2017 se debían

cancelar doce (12) cuotas a razón de \$537.542.841, cada una para un valor total para el año 2017 de \$6.450.514.092 y para el año 2018, doce (12) cuotas a razón de \$545.576.755 cada una para un valor total del año 2018 de \$6.546.921.300. El valor total del literal A) valor fijo mensual de la cláusula 7 del contrato quedó establecido en \$19.851.214.339.

De acuerdo con los certificados de disponibilidad presupuestal –CDP- Nos. 231 y 328, emitidos por valor de \$7.928.864.629 y \$6.527.793.000 respectivamente, TRANSCARIBE S.A., solamente disponía de \$14.456.657.629 para el cubrimiento de la obligación por valor de \$19.851.214.339 derivada de la cláusula 7 literal A) valor fijo mensual, quedando un faltante por cubrir sin certificados de disponibilidad presupuestal de \$5.394.556.710.

Para el año 2016 TRANSCARIBE S.A., no efectuó pago alguno referente a la cláusula 7 literal a) valor fijo mensual - Costo Fijo-, puesto que la operación inició el 26 de enero del año 2017, por tanto, TRANSCARIBE S.A. canceló lo correspondiente al año 2016 durante el año 2017 así:

Marzo 10/2017	\$ 747.900.179
Mayo 8/2017	\$1.495.800.358
Junio 12/2017	\$ 13.417.834
Junio 12/2017	\$ 761.318.013
Julio 14/2017	\$ 761.318.013
Agosto 16/2017	\$ 761.318.013
Octubre 17/2017	\$ 770.902.179
Noviembre 16/2017	\$ 770.902.179

El total pagado en el año 2017 referente a la cláusula 7 literal a) valor fijo mensual - Costo Fijo- fue de \$6.082.876.768, tomados de las siguientes fuentes de financiación: Ingresos tarifas se canceló la suma de \$3.064.440.384 y de la fuente Aportes Distrito la suma de \$3.018.436.384.

En el año 2018 TRANSCARIBE S.A. realizó los siguientes pagos:

Abril 20/2018	\$ 806.314.261
Agosto 3/2018	\$ 800.000.000
Octubre 30/2018	\$ 400.000.000
Diciembre 10/2018	\$3.000.000.000

El total pagado en el año 2018 fue de \$5.006.314.261 tomados de las siguientes fuentes de financiación: Repago Fondo de Desintegración –FUDO- se canceló la suma de \$2.006.314.261 y de la fuente Aportes Distrito la suma de \$3.000.000.000.

En total por concepto de valor fijo de la cláusula 7, del contrato de prestación de servicios No. CP-003-2015 se pagó \$11.089.191.029.

En el análisis realizado, de los valores cancelados efectivamente a CCSI contrastado con la remuneración percibida por TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador, se tiene lo siguiente:

	Variable	Fijo	Total
Remuneración a CCSI 2017	\$858.813.895,63	\$6.082.876.768	\$6.941.690.663,63
Remuneración a TCO 2017			\$4.385.813.551,99
Perdida de TCO 2017			\$2.555.887.111,64
Remuneración CCSI 2018	\$1.057.614.587,30	\$5.006.314.261	\$6.063.928.848,30
Remuneración TCO 2018			\$5.045.009.200,22
Perdida TCO 2018			\$1.018.919.648,08
<b>Pérdida acumulada TCO 2017 y 2018</b>			<b>\$3.574.796.759,72</b>

Para Transcaribe operador, el contrato de prestación de servicios con CCSI le ha generado una pérdida por valor de \$3.565.212.593,72 durante los años 2017 y 2018. Esta pérdida se refleja en el resultado negativo de Transcaribe operador en los años 2017 y 2018, con resultados adversos por \$8.019.029 (cifra en miles) y \$7.204.429 (cifra en miles) respectivamente.

Para los años 2017 y 2018 el contrato de prestación de servicios con CCSI ocasionó un presunto daño económico a TRANSCARIBE S.A., por valor de \$3.565.212.593,72 puesto que las inversiones en las que se apalanca la remuneración fija sobrepasan los ingresos generados en la operación.

## ANALISIS APORTES AL FUDO POR SOTRAMAC S.A.S Y TRANSCARIBE OPERADOR

*(Todas las cifras son en pesos de 2013)*

De acuerdo con lo establecido en el cronograma de aportes al FUDO, la siguiente es la forma como se distribuían los aportes:

## Cuadro 1

\*\*\*Todas las cifras son en pesos del 2013\*\*

OPERADOR	VALOR APOORTE CONTRACTUAL	%	APORTE 1	APORTE 2	APORTE 3	APORTE 4
	(cifras en pesos 2013)		(OCT/2015)	(ABR/2016)	(ABR/2017)	(MAR/2020)
			21,07%	21,07%	19,29%	19,29%
SOTRAMAC SAS	90.100.000.000	37,75%	18.984.070.000	18.984.070.000	17.380.290.000	17.380.290.000
TRANSCRIBE OPERADOR	75.500.000.000	31,63%	15.907.850.000	15.907.850.000	14.563.950.000	14.563.950.000
TRANSMBIENTAL SAS	73.100.000.000	30,62%	15.402.170.000	15.402.170.000	14.100.990.000	14.100.990.000
TOTAL APORTES AL FUDO	238.700.000.000	100,00%	50.294.090.000	50.294.090.000	46.045.230.000	46.045.230.000

Fuente Transcribe SA

### Aportes SOTRAMAC S.A.S.

\*\*\*Todas las cifras son en pesos del 2013\*\*

Para octubre del año 2015 los operadores debían aportar la primera cuota al FUDO tal cual lo muestra el cuadro 1. Para el caso del operador SOTRAMAC, debía aportar \$18.984.070.000. SOTRAMAC, cubre la primera cuota entre octubre del año 2018 y octubre del año 2017, es decir, con un retraso de dos (2) años para cubrir la primera cuota. Para abril del año 2016 debía cubrir la segunda cuota por valor de \$18.984.070, para esta cuota SOTRAMAC, abona en octubre de 2017 \$8.422.800.795 quedando un saldo por pagar de la segunda cuota de \$10.561.269.204. Para abril del año 2017 se pactó inicialmente la tercera cuota por valor de \$17.380.290.000, sin embargo, este plazo se amplió hasta marzo del año 2018. A marzo del 2018 SOTRAMAC, debía por el saldo de la cuota dos y tres la suma de \$27.941.559.204. A este valor adeudado por SOTRAMAC, se le aplicó una compensación (proforma 7) por valor de \$11.854.282.401.

## Cuadro 2

\*\*\*Todas las cifras son en pesos del 2013\*\*

	PAGO O ABONO REALIZADO	SALDO POR APORTAR CONTRACTUAL	FECHA EXIGIBLE DEL PAGO Y/ O FECHA PAGO O ABONO
	(cifras en pesos 2013)	(cifras en pesos 2013)	
SOTRAMAC SAS			
VALOR APOORTE 1 CONTRACTUAL	\$ 18.984.070.000,00	\$ 18.984.070.000,00	oct-15
ABONO APOORTE 1	\$ (473.321.709,88)	\$ 18.510.748.290,12	oct-15
ABONO APOORTE 1	\$ (7.761.484.790,82)	\$ 10.749.263.499,30	nov-15
ABONO APOORTE 1	\$	\$	oct-16

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287

contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

	(1.115.991.278,45)	9.633.272.220,85	
	\$	\$	
ABONO APOORTE 1	(6.835.167.531,94)	2.798.104.688,91	ene-17
	\$	\$	
ABONO APOORTE 1	(2.122.979.815,41)	675.124.873,50	sep-17
	\$	\$	
ABONO APOORTE 1	(9.097.925.669,38)	(8.422.800.795,88)	oct-17
VALOR APOORTE 2	\$	\$	
CONTRACTUAL	18.984.070.000,00	10.561.269.204,12	abr-16
VALOR APOORTE 3	\$	\$	
CONTRACTUAL	17.380.290.000,00	27.941.559.204,12	abr-17
	\$	\$	
ABONO POR COMPENSACION	(11.854.282.401,30)	16.087.276.802,82	

Fuente Transcaribe SA

SOTRAMAC, de los tres aportes ya causados por valor de \$55.348.430.000 ha abonado en pesos \$27.406.870.796 y ha compensado (proforma 7) \$11.854.282.401 quedando un saldo por cubrir de \$16.087.276.802. (Todas las cifras son en pesos de 2013).

### Aportes TRANSCARIBE S.A.

\*\*\*Todas las cifras son en pesos del 2013\*\*

Transcaribe, realiza el primer aporte al FUDO en junio de 2016 por valor de \$15.748.298.198,77, cuando la fecha del aporte contractualmente estaba fijada para octubre del año 2015, por valor de \$15.907.850.000. Para abril del año 2016 se debía hacer el aporte No. 2 por valor de \$15.907.850.000, sin embargo, este se cubrió en un 100% en julio del año 2017, es decir 15 meses después. El aporte No. 3 que estaba para abril del año 2017 se le hace un abono en octubre del año 2017 quedando un saldo por cubrir actualmente por valor de \$14.345.750.447,35. A la fecha tiene un retraso de 27 meses contados a partir del vencimiento contractual establecido en abril de 2017.

### Cuadro 3

\*\*\*Todas las cifras son en pesos del 2013\*\*

	PAGO O ABOONO	SALDO POR APORTAR	FECHA EXIGIBLE DEL
	REALIZADO	CONTRACTUAL	PAGO Y/ O FECHA PAGO O ABONO
TRANSCARIBE OPERADOR	(cifras en pesos 2013)	(cifras en pesos 2013)	
VALOR APOORTE 1	\$	\$	
CONTRACTUAL	15.907.850.000,00	15.907.850.000,00	oct-15
	\$	\$	
ABONO APOORTE 1	(15.748.298.198,77)	159.551.801,23	jun-16
VALOR APOORTE 2	\$	\$	
CONTRACTUAL	15.907.850.000,00	16.067.401.801,23	abr-16

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287

contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

ABONO APOORTE 1 Y 2	\$ (1.891.917.314,23)	\$ 14.175.484.487,00	oct-16
ABONO APOORTE 1 Y 2	\$ (621.803.492,48)	\$ 13.553.680.994,52	nov-16
VALOR APOORTE 3 CONTRACTUAL	\$ 14.563.950.000,00	\$ 28.117.630.994,52	abr-17
ABONO APOORTE 2 Y 3	\$ (13.755.899.233,83)	\$ 14.361.731.760,69	jul-17
ABONO APOORTE 3	\$ (15.981.313,34)	\$ 14.345.750.447,35	oct-17
SALDO APOORTE 3	\$ -	\$ 14.345.750.447,35	

Fuente Transcaribe SA

#### 4. OBSERVACIONES

##### ➤ Hallazgo Administrativa No. 1 Con Presunta Incidencia Fiscal

El contrato suscrito por TRANSCARIBE S.A. y Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S -CCSI-, en adelante, viola los principios de la contratación pública de economía, responsabilidad y equilibrio contractual, pues, es antieconómico e ineficiente, como se detalla a continuación:

(I) Transcaribe celebra un contrato de prestación de servicios, para la operación de su flota de vehículos en el SITM, con CCSI, el 16 de enero de 2016, hasta su terminación, establecida contractualmente, para el 31 de diciembre de 2018, por un valor de \$38.719.000.000 y que correspondían al pago de dos (2) componentes por dicho servicio, un componente fijo y un componente variable. Sin embargo, dicho contrato empieza su ejecución el 26 de enero de 2017, es decir, un año después de la suscripción de este, que fue el 13 de enero de 2016

(II) A pesar de que el contrato empieza su ejecución en enero de 2017, TRANSCARIBE S.A. no hace los respectivos reajustes en el valor del contrato por el hecho generador de que dicha contratación ya no se ejecutaría entre la vigencia fiscal de enero de 2016 a diciembre de 2018, es decir, tres años, sino solo dos (2) años, de igual manera, no se hacen los respectivos reajustes al valor del contrato con ocasión al pago fijo y variable al contratista teniendo en cuenta de que las proyecciones de pago al contratista se estructuraron con ocasión a una operación plena, es decir, los pedidos de flota completos de Transcaribe operador servidos en el SITM desde enero de 2016 hasta

diciembre de 2018 y la operación de los vehículos por parte de CCSI en las fechas contractuales establecidas.

(III) Transcribe celebra dicho contrato, sin poseer los recursos para ello a pesar de afectar las vigencias futuras para garantizar dicha negociación, sin embargo, en el acta No. 113 de octubre 23 de 2015 que autorizó la vigencia futura, no se establece la fuente o fuentes de financiación de la vigencia futura, ni se determina la manera como se va a realizar la imputación presupuestal en las diferentes vigencias fiscales del contrato, el cual debe señalarse en los estudios.

(IV) Por costo fijo se establecieron los siguientes pagos por parte de Transcribe a CCSI: Para el año 2016, se debían cancelar nueve (9) cuotas así: dos (2) cuotas por valor de \$747.900.179; cuatro (4) cuotas por valor de \$761.318.013 y tres (3) cuotas por valor de \$770.902.179 para un valor total de \$6.853.778.947; para el año 2017, se debían cancelar doce (12) cuotas a razón de \$537.542.841, cada una para un valor total para el año 2017 de \$6.450.514.092 y para el año 2018, doce (12) cuotas a razón de \$545.576.755, cada una para un valor total del año 2018 de \$6.546.921.300, lo que ascendía al valor fijo mensual de la cláusula 7 del contrato, en \$19.851.214.339.

(V) De acuerdo con los certificados de disponibilidad presupuestal –CDP- Nos. 231 y 328 emitidos por valor de \$7.928.864.629 y \$6.527.793.000 respectivamente, TRANSCARIBE S.A., solamente disponía para los años 2017 y 2018 con \$14.456.657.629 para el cubrimiento de la obligación por valor de \$19.851.214.339 derivada de la cláusula 7 literal A) valor fijo mensual, quedando un faltante por cubrir sin certificados de disponibilidad presupuestal de \$5.394.556.710.

(VI) El total pagado en el año 2017 fue de \$6.082.876.768 tomados de las siguientes fuentes de financiación: Ingresos tarifas, se canceló la suma de \$3.064.440.384 y de la fuente aportes Distrito la suma de \$3.018.436.384. El total pagado en el año 2018 fue de \$5.006.314.261 tomados de las siguientes fuentes de financiación: Repago Fondo de Desintegración –FUDO- se canceló la suma de \$2.006.314.261 y de la fuente Aportes Distrito la suma de \$3.000.000.000.

Lo anterior, se traduce en que Transcribe, realiza dos (2) pagos por la operación de sus buses, a CCSI, el primero, un pago fijo que cubre los costos fijos, es decir este cubre los costos de personal para el funcionamiento de la empresa contratista detallados así, **operativos:** (I) 240 conductores (II) 1 director de operaciones y planeación (III) 1 jefe de patios (IV) 1 abogado senior accidentes (V) 1 supervisor de

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

EDS (VI) profesional de planeación (VII) 4 coordinadores de logística y patio.

**Administrativos:** (I) 1 Gerente general (II) 1 revisor fiscal (III) 1 profesional de calidad (IV) jefe de oficina jurídica (V) 2 abogados (VI) 1 profesional de tesorería (VII) 1 contador (VIII) 1 director financiero (IX) 1 director de gestión humana (X) 2 coordinadores de selección y coordinación (XI) 2 analistas contables (XII) 1 secretaria de gerencia (XIII) 1 profesional ambiental (XIV) 1 profesional de salud y prevención (XV) 1 profesional de sistemas (XVI) 1 profesional de capacitación (XVII) 1 auxiliar de sistema (XVIII) 4 asistentes administrativos (XIX) 1 mensajero (XX) 1 recepcionista (XXI) 3 auxiliares de servicios generales.

(De acuerdo con la convocatoria pública #003 de 2015, del diciembre de 2015, punto 1.4. aspectos financieros, la estructuración del pago va en concordancia con la vinculación de la flota y la puesta en funcionamiento de los diferentes servicios en el SITM).

El segundo, un pago variable en función de los kilómetros recorridos, por parte de los operadores de CCSI, en los buses con comportan la flota de Transcribe operador, así: el pago de \$980 por Km recorrido para los buses de tipología padrón y \$871 por Km para los buses de tipología busetón (pesos de 2016).

Dicho pago, de un componente fijo, resulta suntuoso, y oneroso para Transcribe operador, a sabiendas que el contratista no debía realizar inversiones en el sistema como aportes a FUDO, ni pedidos de flotas, por los que no debió aplicársele para calcular el pago por sus servicios, la fórmula aplicada a las concesiones para calcular su retorno, que es el pago de un Costo fijo más un costo variable, además, no hay evidencia de inversiones por parte de CCSI en el SITM que sustenten el pago de un costo fijo.

Aunado a lo anterior, el mantenimiento de los vehículos de la flota está en cabeza del Transcribe operador, quien contrata a BUSSCAR, para el mantenimiento de los buses que conforman la flota de Transcribe Operador, que incluye: (I) mantenimiento preventivo (excluido llantas) (II) mantenimiento correctivo (excluido llantas) (III) alistamiento de flota (preparar todo en la noche para que el vehículo quede óptimo para ser operados) (IV) mejoras vehiculares. (V) Integridad mecánica y eléctrica, sistemas y subsistemas: chasis, diferencial, frenos, puertas, aire acondicionado, motor, transmisión, carrocería interna, gas natural, sistema contra incendios. Igualmente está

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

en cabeza de Transcribe operador: (I) la compra de combustible (II) pólizas de seguros de los vehículos.

CCSI realiza las siguientes actividades en relación al mantenimiento externo de los vehículos: (I) llantas, suministros y mantenimientos de llantas, labores de alineación y balanceo, retorqueo y desgastes (II) mejoras vehiculares (III) Compra de suministros, correcciones sobre los vehículos cuando ocurren daños por vandalismo, comúnmente vidrios (IV) Lavado diario de flota, desmanche y lavado de chasis, (V) mantener el estado de la flota en fibra y pintura, para lo cual tiene un contratista autorizado por TRANSCARIBE S.A.

En el análisis realizado por la comisión auditora de los valores cancelados efectivamente a CCSI contrastado con la remuneración percibida por TRANSCARIBE S.A. en su rol de Operador se tiene los siguientes:

	Variable	Fijo	Total
Remuneración a CCSI 2017	\$858.813.895,63	\$6.082.876.768	\$6.941.690.663,63
Remuneración a TCO 2017			\$4.385.813.551,99
<b>Perdida de TCO 2017</b>			<b>\$2.555.887.111,64</b>
Remuneración CCSI 2018	\$1.057.614.587,30	\$5.006.314.261	\$6.063.928.848,30
Remuneración TCO 2018			\$5.045.009.200,22
<b>Perdida TCO 2018</b>			<b>\$1.018.919.648,08</b>
<b>Pérdida acumulada TCO 2017 y 2018</b>			<b>\$3.574.796.759,72</b>

Cifra en pesos corrientes

Para Transcribe operador, el contrato de prestación de servicios con CCSI le ha generado una pérdida por valor de \$3.574.796.759,72 durante los años 2017 y 2018. Este resultado negativo surge de la diferencia entre los ingresos operacionales obtenidos por Transcribe Operador en los años 2017 y 2018 menos los costos generados por la prestación del servicio de operación por parte de CCSI en esos mismos años, como se describe en el cuadro de arriba. En este cuadro se detalla como la remuneración obtenida (ingresos operacionales) por Transcribe Operador es inferior al valor cancelado como costo operacional por la prestación del servicio a CCSI, y es así, que mientras se le cancela a CCSI como costos por prestación del servicio por los años 2017 y 2018 la suma de \$13.005.619.511,93; Transcribe Operador solamente percibe de remuneración por la operación la suma de \$9.430.822.752,21. Esta pérdida se refleja en los Estados de Resultados de Transcribe Operador, a corte diciembre 31 de los años 2017 y 2018, que presentan resultados adversos por \$8.019.029 (cifra en miles) y \$7.204.429 (cifra en miles) respectivamente.

Para los años 2017 y 2018 el contrato de prestación de servicios con CCSI ocasionó un daño económico a TRANSCARIBE S.A. por valor de \$3.574.796.759,72 generado por los pagos de la remuneración fija a CCSI, puesto que estos pagos fijos por valor total de \$13.005.619.511,93 están muy encima de la remuneración obtenida por Transcaribe Operador por resultado de las operaciones de \$9.430.822.752,21.

En conclusión, viola presuntamente los principios de la contratación pública, como el de economía, eficiencia, eficacia, responsabilidad y equilibrio contractual, que un contrato de prestación de servicios como el celebrado por parte de TRANSCARIBE S.A., con CCSI, incluya el cobro de un componente fijo mensual, sin establecer contractualmente una contraprestación o un beneficio por este componente fijo, y que sumados (los pagos) por los años 2017 y 2018 arrojan una cifra de \$11.089.191.029, sin que exista una contraprestación o un beneficio para TRANSCARIBE S.A., lo que le genera una disminución o menoscabo a su patrimonio como producto de estos cobros; y aun cuando el contratista se dedica a operar los vehículos de Transcaribe operador, dueño, director y administrador de la Concesión #2, y quien además, cubre los costos de mantenimiento interno de los vehículos (*a excepción de las llantas, vidrios y pintura*), cubre la compra de combustible, al igual que la compra de las pólizas de los vehículos y el pago de los costos financieros de la adquisición de su flota de vehículos. Más aun, cuando los recursos para cubrir todos los costos operativos por parte de las concesiones emanan de la operación, es decir, los kilómetros recorridos en el SITM.

***Por lo anterior, se eleva una observación administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria en la cuantía de: \$11.089.191.029 por lo cobrado y pagado por concepto de valor fijo de la cláusula 7, del contrato de prestación de servicios No. CP-003-2015***

➤ **Hallazgo Administrativa No. 2. Sin alcance**

De acuerdo a la cláusula 10, los desembolsos al Fondo Unificado FUDO se harían en las siguientes fechas contractuales:

Desembolso para desintegración fase 1 y fase 2:

Mes	% Desintegración
+1	21.07%
+7	21.07%
+19	19.29%

Desembolso para desintegración fase 3. Si no ocurre la fase intermedia.

Mes	Desintegración
+9 meses desde fin de fase 2	19.29%
+19 meses desde fin fase 2	19.28%
Total	100%

Desembolso para desintegración fase intermedia y fase 3

Mes	Desintegración
+1 mes desde fin de fase 2	19.29%
+9 meses desde inicio de fase 3	19.28%
Total	100%

De acuerdo con lo establecido en el cronograma de aportes al FUDO, la siguiente es la forma como se distribuían los aportes:

Aportes contractuales:

Cuadro 1						
	Valor aporte contractual (cifras pesos de 2013)	%	Aporte 1 (oct/2015) 21,07%	Aporte 2 (abr/2016) 21,07%	Aporte 3 (abr/2017) 19,29%	Aporte 4 (mar/2020) 19,29%
Sotra	90.100.000.000	37.75%	18.984.070.000	18.984.070.000	17.380.290.000	17.380.290.000
TCO	75.500.000.000	31.63%	15.907.850.000	15.907.850.000	14.563.950.000	14.563.950.000
Trans	73.100.000.000	30.62%	15.402.170.000	15.402.170.000	14.100.990.000	14.100.990.000
Total aportes	238.700.000.000	100%	50.294.090.000	50.294.090.000	46.045.230.000	46.045.230.000

Fuente: Transcribe

La Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, ha incumplido con su obligación de realizar de forma completa el aporte #3, al fondo FUDO. Para abril del año 2017, el Distrito de Cartagena hace un abono a la fiducia que administra el fondo FUDO, quedando un saldo por cubrir actualmente por valor de \$14.345.750.447,35. A la fecha tiene un retraso de veintisiete (27) meses contados a partir del vencimiento contractual establecido en abril de 2017.

### ➤ Hallazgo Administrativa No. 3 Sin alcance

Transcribe operador no tiene los pedidos de flota #1 Y #2 en su totalidad, pues, de los 84 padrones que deberían estar programados en operación, hay 69 en el SITM, y un faltante de quince (15) vehículos tipo padrón, que están en mora de ingresar al SITM.

Del pedido de flota #2, que son treinta y cinco (35) vehículos tipo busetón, hay 30 en operación, los que refleja un faltante de cinco (5) vehículos de esta tipología por ingresar.

En ese orden, de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, deberían estar operando a esta fecha, implementadas todas las fases, 658 vehículos en el SITM, sin embargo, solo están en operación regular 309, por el hecho generador de la activación de la fase intermedia. Lo que refleja un porcentaje de cobertura en la ciudad, de un 46,96% de flota del SITM. De igual forma se concluye que de los 344 vehículos que conforman los pedidos de flota #1 y #2 que ya debían estar en operación, de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, hay actualmente 309 vehículos, lo que se traduce en un cumplimiento 89, 8 % de esta obligación que está en mora de cumplirse de acuerdo a los contratos de concesión, desde hace más de tres (3) años, si se tiene en cuenta que el pedido de flota #2 debió ingresar al sistema, a más tardar el 28 de mayo de 2016.

#### ➤ **Hallazgo Administrativa No. 4 Sin alcance**

De acuerdo al informe de fideicomiso FUDO-Sistema-Transcribe de Alianza Fiduciaria, de corte 24 de junio al 30 de junio de 2019, en el punto 10 del informe, que corresponde a “Estados de los Recursos” se detalla el saldo de los distintos fondos administrados por el encargo fiduciario, y en el cual el Fondo Fideicomiso Fudosistema Transcribe-Operador No. 58040000578, está en saldo de \$0,00.

En ese orden, se tiene que las concesiones operadoras han incumplido, de manera reiterativa esta obligación de resorte cardinal para la operación del SITM, ello, por la importancia que detenta, pues, de acuerdo con el objetivo de este fondo, con dichos recursos se cubriría los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario, hecho que se está presentando actualmente en la operación del sistema, y que hubiera sido subsanado en su totalidad o proporcionalmente, si las concesiones hubieran cumplido con los aportes al Fondo de Operadores de FUDO, en las fechas y en los porcentajes establecidos en los contratos de concesión.

#### ➤ **Hallazgo Administrativa No. 5 Sin Alcance**

De acuerdo con el informe de fideicomiso FUDO-Sistema Transcribe, de Alianza Fiduciaria, punto 10 del informe, referente al estado de los recursos en el fondo

desintegración N°58040000578, reposan los siguientes saldos: \$11.759.384.328 como FUDO disponible y \$10.999.358.509 como FUDO reservado.

De acuerdo a la información suministrada por Transcaribe, los dineros que reposan en el fondo FUDO-reservado están comprometidos, y no se puede disponer de ellos, pues, corresponden a placas de vehículos que fueron llamados a desintegración, pero que no han cumplido con todos los requisitos establecidos por el ente gestor para realizar el pago por desintegración.

Por lo que ese dinero está subutilizado y a la espera indeterminada por parte de los propietarios de los vehículos llamados a “Desvincular y Desintegrar” para que cumplan con dichos requisitos, sin embargo, no se evidencia ninguna actuación por parte del ente gestor, para sanear esta situación y que estos vehículos de una vez por todas salgan de operación, o el inicio de un trámite administrativo, para el traslado de estos recursos que permitan su disponibilidad, y de esta manera utilizar estos recursos para desvincular a vehículos que cumplan con todos los requisitos establecidos por el ente gestor, lo preocupante es que hay vehículos que debieron salir de operación desde el año 2015, pues fueron llamados a desintegrar en esas fechas y sin embargo, no han salido de operación, impidiendo la liberación de recursos del FUDO-reservado y el avance de cronograma de desvinculación del TPC.

Respecto a FUDO-disponible, se puede observar que hay un saldo de \$11.759.384.328 que no ha sido utilizado y que serviría para desintegrar cualquiera de las rutas del TPC, que están en espera, sin embargo, no se evidencia ninguna gestión por parte del ente gestor, para dar uso de estos recursos en el cronograma de “chatarrización” lo que va en detrimento de la operación e implementación del SITM, pues si no se utiliza este dinero para desintegrar las rutas del TPC, no ingresarán la flotas nuevas de vehículos del sistema, no crecerá la demanda referente y las rutas del TPC, seguirán siendo competencia de Transcaribe.

#### ➤ **Hallazgo Administrativa No. 6 Sin Alcance**

De acuerdo al otrosí #14 de fecha 7 de noviembre de 2017, Transcaribe operador debía realizar el aporte total # 3 al fondo de desintegración-FUDO hasta el 31 de marzo de 2018, el cual ascendía a la suma de \$ 17.093.205.768,75. Sin embargo, dicho pago no se honró por parte del Distrito de Cartagena, lo que genera la aplicación de la indexación de dicho monto, hasta la fecha que se haga efectivo el pago del aporte en mora.

El aporte total #3 al fondo FUDO por parte de Transcribe operador, a corte 31 de julio de 2019, asciende a \$17.820.618.227,74, lo que evidencia un crecimiento de la deuda de un 4.56% respecto al valor vencido. Es decir, el distrito a ese corte, deberá pagar \$777.412.459 de más, por concepto de indexación, por mora en el aporte #3 al fondo FUDO. Monto que aumentara hasta tanto, el incumplimiento se mantenga en el tiempo.

➤ **Hallazgo Administrativa No. 7 Sin Alcance**

Según información aportada por Transcribe, las siguientes rutas están abandonadas y fue solicitada su cancelación por parte de Transcribe S.A. sin embargo, no han entrado a operar, muy a pesar de que no debe realizarse proceso de desintegración y desvinculación, afectado la integración y servicio del sistema. Las rutas del TPC son:

Ruta No. 1: Esperanza-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta, al DATT a partir del día 16 de noviembre de 2017)

Ruta No. 6: Socorro-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del mes de noviembre de 2018)

Ruta No. 15: Los caracoles-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del 01 de marzo de 2019)

Ruta No. 18: Daniel Lemaitre-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017)

Ruta No. 19: Daniel Lemaitre-Mercado (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017)

➤ **Observación Hallazgo No. 8 Sin Alcance**

Subsistema del centro de datos: mediante inspección a lugar queda en evidencia que el centro de datos o Datacenter, no se encuentra disponible en el Centro de Control ubicado en las oficinas de TRANSCARIBE S.A.; y tampoco está instalada, la planta eléctrica destinada para el respaldo eléctrico del mismo. En lo relacionado al Datacenter espejo, ubicado en las oficinas del Consorcio COLCARD, se realizó visita a las instalaciones físicas ubicadas en el barrio pie de la popa; en esta visita, la comisión constató la existencia del Datacenter espejo requerido contractualmente.

➤ **Hallazgo Administrativa No. 9 Sin Alcance**

Las funcionalidades de viaje en grupo y viaje a crédito fueron probadas en patio portal durante la operación normal del sistema, en vehículos escogidos aleatoriamente por el equipo que estaba acompañando dicha visita. Del ejercicio realizado, se evidenció que el viaje en grupo y viaje a crédito funcionan solamente con tarjetas personalizadas, y solo mientras la persona se encuentre dentro de las instalaciones del patio Portal. Esto conlleva a la limitante en la prestación del servicio al usuario por parte Transcribe, al no permitir este beneficio adicional, por fuera de las instalaciones de patio portal a sus usuarios.

➤ **Hallazgo Administrativa No. 10 Sin Alcance**

Equipos embarcados en los vehículos: se evidenció que el concesionario de recaudo, COLCARD, se encuentra adelantando las gestiones para proceder con la instalación de los paneles de información al usuario y contadores bidireccionales en buses. Sin embargo, la comisión auditora, en visita en sitio, pudo constatar que los paneles de información al usuario en el patio portal, no están instalados, y en las estaciones del sistema, hay algunos instalados, pero no están funcionando en su totalidad; con respecto a los contadores bidireccionales de buses, se evidencio que no están instalados en los buses del sistema.

➤ **Hallazgo Administrativa No. 11 Sin Alcance**

El Software de control de operaciones genera reportes imprecisos de los kilómetros recorridos en el sistema por parte de las concesiones operadoras. Pues, al momento de la conciliación directa entre lo que reporta el sistema de gestión y control de flota, con la información reportada por los operadores: SOTRAMAC, Transcribe operador y TRANSAMBIENTAL, esta es inconsistente. Es decir, el software no arroja la información exacta de los kilómetros recorridos por los vehículos de las concesiones en el SITM.

➤ **Hallazgo Administrativa No. 12 Sin Alcance**

Con respecto a lo establecido en el apéndice #2, del contrato de recaudo No. TC-LPN-005-10, del 11 de febrero de 2019, en el punto, especificaciones técnicas del sistema de recaudo # 6.2. Estructura tarifaria y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la del Transporte Masivo, inciso A, que establece que las tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multiviajes y/o pases por periodo que llegase a definir TRANSCARIBE S.A. Al igual que permitir máximo cuatro (4) trasbordos no pagos entre

las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, no está implementado en el SITM.

## 5. CUADRO TIPIFICACIÓN DE HALLAZGOS

Vigencia 2018

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR (en pesos)
<b>1. ADMINISTRATIVOS</b>	<b>11</b>	
<b>2. DISCIPLINARIOS</b>	-	
<b>3. PENALES</b>	--	
<b>4. FISCALES</b>	<b>1</b>	<b>\$ 11.089.191.029</b>
• Obra Pública	-	
• Prestación de Servicios	--	
• Suministros	--	
• Consultoría y Otros	--	
• Gestión Ambiental	--	
• Estados Financieros	--	
<b>TOTALES (11 y 1)</b>	<b>12</b>	

**AYUDA MEMORIA No.01**

**SUJETO DE CONTROL: TRANSCARIBE SAS**

**MODALIDAD DE AUDITORIA:** Auditoria Especial

**CIUDAD Y FECHA:** Cartagena de Indias, 31 de octubre de 2019

**FASE:** INFORME AUDITORIA ESPECIAL

**OBJETO DE LA REUNIÓN:** Análisis respuesta al informe preliminar de la auditoria Especial

**DESARROLLO TEMATICO:**

La presente Ayuda de memoria se desarrolla hoy 31 de octubre de 2019, siendo las 10:00 a.m., en virtud de analizar las respuestas de TRANSCARIBE SA a las observaciones determinadas en el informe preliminar a la auditoria Especial correspondiente a la vigencia fiscal 2018.

➤ **Observación Administrativa No. 1 Con Presunta Incidencia Fiscal Y Disciplinaria**

A la fecha, hay diecinueve (19) buses, correspondientes a la tipología Padrón, de propiedad de Transcaribe S.A. en su rol de operador de la porción #2 del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, que no han podido ingresar a operación, a pesar de haber sido recibido a satisfacción, el 29 de octubre de 2018.

Lo anterior, se deriva de la imposibilidad del ente gestor (Transcaribe S.A.) de programar estos diecinueve (19) vehículos en el sistema, por el incumplimiento del Distrito de Cartagena, de realizar los aportes #3 y #4 al fondo de desintegración FUDO, este último, quien administra los recursos para la desvinculación y desintegración de las rutas que conforman el Transporte Público Colectivo TPC, en la ciudad de Cartagena de Indias

El aporte #3 por parte del Distrito de Cartagena, está vencido desde el 31 de marzo de 2018 y el aporte #4 venció en febrero de 2019, sin embargo, este último aporte fue aplazado para el año 2020 por parte de Transcaribe S.A.

Sin recursos en el Fondo Unificado FUDO, el cronograma de desvinculación y desintegración, se ha frenado, lo que ha afectado el crecimiento de la demanda

del sistema, pues, son estos usuarios del TPC, quienes migraran al sistema, una vez hayan salido de operación las rutas a intervenir por parte de Transcaribe, de acuerdo a su programación, produciendo progresivamente un aumento de la demanda o por ende, si no se intervienen las rutas del TPC, la demanda no crece, lo que impide que más flota ingrese al sistema, como en el caso de Transcaribe operador, generando con ello un impacto negativo en los costos financieros de adquisición de dichos vehículos y que son pagados con recursos públicos.

De acuerdo a la información suministrada por Transcaribe S.A. los costos financieros, por intereses corrientes, por la adquisición de estos diecinueve (19) buses de tipología padrón a diciembre 31 de 2018 ascienden a la suma de \$1.146.573.685. La no programación de operación en el SITM, de estos diecinueve (19) buses tipo padrón, le han generado a Transcaribe S.A un Lucro Cesante, puesto que, al estar estos diecinueve (19) buses sin rutas programadas que servir, no han generado ningún ingresos, para que Transcaribe S.A. cubra los costos financieros asociados a la compra de esos buses del tipo padrón; debido a esto, los costos generados por los intereses corrientes de financiación por la suma de \$1.146.573.685 que se han pagado por la compra de estos diecinueve (19) buses del tipo padrón, han generado una pérdida equivalente a los intereses corrientes pagados, puesto que no hubo ingresos generados por los diecinueves (19) buses, para cubrir dichos intereses.

La inoperatividad de los diecinueve (19) buses, están generando una pérdida a Transcaribe S.A. – Transcaribe Operador-, puesto que se han dejado de percibir ingresos operativos para cubrir los costos financieros derivados de la compra de estos buses, tipo padrón, hecho que se refleja claramente en el Resultado del Ejercicio de Transcaribe Operador a corte diciembre 31 de 2018, que arroja una pérdida por \$7.204.429 (cifra en miles de pesos). Por lo anterior, se genera un presunto detrimento a TRANSCARIBE S.A., debido a que estos diecinueve (19) buses del tipo padrón, no están generando ninguna clase de ingresos o beneficios a Transcaribe S.A., pero si generan costos financieros asociados a la adquisición de estos, lo que deviene en una presunta gestión fiscal antieconómica, ineficiente, ineficaz y violatoria del principio de planeación.

***Por lo anterior, se eleva una presunta observación con presunta incidencia fiscal en la cuantía de \$1.146.573.658, por los pagos efectuados por concepto de costos financieros de diecinueve (19) buses de la tipología padrón los cuales al no estar programados en el SITM no han generado ingresos para el cubrimiento y pago de los costos financieros por valor de \$1.146.573.658, lo que le ha generado a Transcaribe Operador, un aumento en sus pérdidas que se reflejan en la disminución del patrimonio de Transcaribe S.A. (Ley 734 de 2002-art 22, 27 y 34)***

## **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 1**

Inicialmente hay que manifestar que, desde el inicio de la etapa de operación regular, ha sido necesario adecuar el cronograma de implementación debido a una serie de externalidades que han afectado en cumplimiento del Plan de Implementación, en la forma en que fue concebido. Por lo tanto, y respetando los principios de la contratación colombiana, ha sido necesario, llevar a cabo ajustes mediante documentos adicionales a los contratos de concesión (otrosés).

Tal y como fue informada a la Contraloría dentro de esta auditoría, el plan de desmonte de rutas del TPC, se vio afectado debido a la falta de recursos en el FUDO.

Sin embargo, y a la fecha de elaboración de este informe, ALIANZA FIDUCIARIA S.A., puedo certificar que los días 27 y 30 de septiembre de 2019, se recibieron traslado de aportes por parte de SOTRAMAC S.A.S., con los cuales se cumplía, con el desembolso No. 3.

Los valores trasladados fueron los siguientes: \$14.056.224.900 y \$6.834.908.124.

Así las cosas, y de forma inmediata el ente gestor del sistema, procedió a realizar las acciones necesarias (comités de operaciones, de FUDO, emisión de cartas de cancelación de ruta a la Alcaldía al DATT, temas de gestión social), para materializar la cancelación efectiva de la ruta No. 3 del TPC, y adicionar los servicios con los cuales cubrir la demanda de la ruta x101.

Por lo cual, desde el 14 de octubre de 2019, se programaron 13 padrones a los cuales se hace referencia en esta observación.

Así mismo, debemos aclarar que los 6 padrones restantes, hacen parte de la flota con la cual se operara la ruta a101, la cual se oferta en reemplazó de la ruta 28 del TPC. Esta ruta se encuentra en proceso de llamado, debido a que mediante Resolución No. 0004554 del 18 de septiembre de 2019, el Ministerio de Transporte autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena – Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, con la cual se reúnen los requisitos legales, para dar inicio a la operación de la ruta a101.

Se hace la salvedad que a SOTRAMAC S.A.S, se le realizaron los descuentos automáticos del caso. Por su parte, el ente gestor continuó realizando las solicitudes necesarias para que el Distrito de Cartagena de Indias, pueda cumplir con el desembolso de los aportes, relativos a la porción No. 2 del Sistema. El día 09 de octubre de 2019, se llevó a cabo nuevo debate en el Concejo Distrital, sobre el particular. (Nota: desde la oficina Jurídica se cuenta con la trazabilidad de acciones ejecutadas por el ente gestor sobre este tema).

Sin embargo, consideramos que no debería tener alcance esta observación, debido a que el pedido de flota por parte de TRANSCARIBE OPERADOR, debía cumplir en los términos estipulados. De no haberlo hecho, esta situación tuviera un impacto mucho más negativo en la evolución del Plan de Implementación. Con el pago de los intereses se honra el contrato suscrito con Scania, al momento de suministrar la flota pactada.

Teniendo en cuenta, que ya fueron subsanadas las externalidades de aportes, y de consecución de la habilitación por parte del Ministerio, la totalidad de la flota de padrones serán puestos en operación de forma inmediata. De esta forma, se asegura una demanda sólida para las rutas del sistema, de forma correlativa el uso por parte de los usuarios, que se reflejarían en un recaudo constante, con el cual poder asumir los compromisos operacionales a cargo de TRANSCARIBE OPERADOR.

Ahora bien, consideramos oportuno aclarar que una cosa es la programación y otra la puesta en operación efectiva de la flota. Efectivamente a la fecha del suministro de información por parte de la entidad a la comisión, se estaban programando 50 buses de los 69, pero operando se encontraba la totalidad de los buses, por lo siguiente:

- la flota de los 69 buses se encuentra operando, pero de manera proporcional a las necesidades de oferta del sistema para no afectar la tarifa técnica;
- la flota se rota para nivelar la vida útil de los buses y asegurar los mantenimientos en sus rutinas por kilómetros recorridos;
- esta puesta en operación se hace con el propósito de asegurar la nivelación respecto de la vida útil de la totalidad de la flota, porque si no se hace, tendríamos diferencias sustanciales entre unos y otros;
- el control de mantenimiento debe darse para iniciar las garantías de los buses, y si no se ponen en movimiento, ésta se perdería.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria sea excluida, al no configurarse el detrimento y la disminución en el patrimonio anunciado en el informe.

## **ANALISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACION N° 1**

Analizada la respuesta de la entidad consideramos que esta desvirtúa el alcance fiscal y disciplinario, ya que efectivamente Transcaribe S.A debía honrar el contrato con SCANIA S.A., que establecía la compra de la flota compuesta por 69 vehículos, y por consiguiente cumplir con los pagos pactados por la financiación de esta compra. Los \$1.146.573.685 que se han pagado por intereses corriente, por la compra de los diecinueve (19) buses del tipo padrón, también hacen parte del contrato suscrito con SCANIA S.A. por lo cual están incluidos en la cuota pactada con el proveedor. Dado lo anterior, se retira el alcance fiscal y disciplinario de este hallazgo, sin embargo, Transcaribe S.A. debe propender porque los 19 buses se le asignen rutas que le generen ingresos para el cubrimiento de sus costos financieros.

La Contraloría Distrital deberá realizar seguimiento a estos 19 vehículos adquiridos por Transcaribe S.A., para que en lo sucesivo se establezca las actuaciones tendientes a su operatividad plena y que los mismos generen ingresos, por lo que se establecerá un plan de mejoramiento que incluye una trazabilidad a la operatividad de esta flota. Por lo anterior, se desvirtúa el alcance fiscal y disciplinario de la observación N° 1, y la misma pasara a ser Hallazgo Administrativo sin alcance, por lo expuesto anteriormente.

➤ **Observación Administrativa No. 2 Con Presunta Incidencia Fiscal Y Disciplinaria**

El contrato suscrito por Transcribe y Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S -CCSI-, en adelante, viola los principios de la contratación pública de economía, responsabilidad y equilibrio contractual, pues, es antieconómico e ineficiente, como se detalla a continuación:

(I) Transcribe celebra un contrato de prestación de servicios, para la operación de su flota de vehículos en el SITM, con CCSI, el 16 de enero de 2016, hasta su terminación, establecida contractualmente, para el 31 de diciembre de 2018, por un valor de \$38.719.000.000 y que correspondían al pago de dos (2) componentes por dicho servicio, un componente fijo y un componente variable. Sin embargo, dicho contrato empieza su ejecución el 26 de enero de 2017, es decir, un año después de la suscripción de este, que fue el 13 de enero de 2016

(II) A pesar de que el contrato empieza su ejecución en enero de 2017, Transcribe S.A. no hace los respectivos reajustes en el valor del contrato por el hecho generador de que dicha contratación ya no se ejecutaría entre la vigencia fiscal de enero de 2016 a diciembre de 2018, es decir, tres años, sino solo dos (2) años, de igual manera, no se hacen los respectivos reajustes al valor del contrato con ocasión al pago fijo y variable al contratista teniendo en cuenta de que las proyecciones de pago al contratista se estructuraron con ocasión a una operación plena, es decir los pedidos de flota completos de Transcribe operador servidos en el SITM desde enero de 2016 hasta diciembre de 2018 y la operación de los vehículos por parte de CCSI en las fechas contractuales establecidas.

(III) Transcribe celebra dicho contrato, sin poseer los recursos para ello a pesar de afectar las vigencias futuras para garantizar dicha negociación, sin embargo, en el acta No. 113 de octubre 23 de 2015 que autorizó la vigencia futura, no se establece la fuente o fuentes de financiación de la vigencia futura, ni se determina la manera como se va a realizar la imputación presupuestal en las diferentes vigencias fiscales del contrato, el cual debe señalarse en los estudios.

(IV) Por costo fijo se establecieron los siguientes pagos por parte de Transcribe a CCSI: Para el año 2016, se debían cancelar nueve (9) cuotas así: dos (2) cuotas por valor de \$747.900179; cuatro (4) cuotas por valor de \$761.318.013 y tres (3) cuotas por valor de \$770.902.179 para un valor total de \$6.853.778.947; para el año 2017, se debían cancelar doce (12) cuotas a razón de \$537.542.841, cada una para un valor total para el año 2017 de \$6.450.514.092 y para el año 2018,

doce (12) cuotas a razón de \$545.576.755, cada una para un valor total del año 2018 de \$6.546.921.300, lo que ascendía al valor fijo mensual de la cláusula 7 del contrato, en \$19.851.214.339.

(V) De acuerdo con los certificados de disponibilidad presupuestal –CDP- Nos. 231 y 328 emitidos por valor de \$7.928.864.629 y \$6.527.793.000 respectivamente, Transcribe S.A., solamente disponía para los años 2017 y 2018 con \$14.456.657.629 para el cubrimiento de la obligación por valor de \$19.851.214.339 derivada de la cláusula 7 literal A) valor fijo mensual, quedando un faltante por cubrir sin certificados de disponibilidad presupuestal de \$5.394.556.710.

(VI) El total pagado en el año 2017 fue de \$6.082.876.768 tomados de las siguientes fuentes de financiación: Ingresos tarifas, se canceló la suma de \$3.064.440.384 y de la fuente aportes Distrito la suma de \$3.018.436.384. El total pagado en el año 2018 fue de \$5.006.314.261 tomados de las siguientes fuentes de financiación: Repago Fondo de Desintegración –FUDO- se canceló la suma de \$2.006.314.261 y de la fuente Aportes Distrito la suma de \$3.000.000.000.

Lo anterior, se traduce en que Transcribe, realiza dos (2) pagos por la operación de sus buses, a CCSI, el primero, un pago fijo que cubre los costos fijos, es decir este cubre los costos de personal para el funcionamiento de la empresa contratista detallados así, **operativos:** (I) 240 conductores (II) 1 director de operaciones y planeación (III) 1 jefe de patios (IV) 1 abogado senior accidentes (V) 1 supervisor de EDS (VI) profesional de planeación (VII) 4 coordinadores de logística y patio. **Administrativos:** (I) 1 Gerente general (II) 1 revisor fiscal (III) 1 profesional de calidad (IV) jefe de oficina jurídica (V) 2 abogados (VI) 1 profesional de tesorería (VII) 1 contador (VIII) 1 director financiero (IX) 1 director de gestión humana (X) 2 coordinadores de selección y coordinación (XI) 2 analistas contables (XII) 1 secretaria de gerencia (XIII) 1 profesional ambiental (XIV) 1 profesional de salud y prevención (XV) 1 profesional de sistemas (XVI) 1 profesional de capacitación (XVII) 1 auxiliar de sistema (XVIII) 4 asistentes administrativos (XIX) 1 mensajero (XX) 1 recepcionista (XXI) 3 auxiliares de servicios generales.

(De acuerdo con la convocatoria pública #003 de 2015, del diciembre de 2015, punto 1.4. aspectos financieros, la estructuración del pago va en concordancia con la vinculación de la flota y la puesta en funcionamiento de los diferentes servicios en el SITM).

El segundo, un pago variable en función de los kilómetros recorridos, por parte de los operadores de CCSI, en los buses que comportan la flota de Transcribe

operador, así: el pago de \$980 por Km recorrido para los buses de tipología padrón y \$871 por Km para los buses de tipología busetón (pesos de 2016).

Dicho pago, de un componente fijo, resulta suntuoso, y oneroso para Transcaribe operador, a sabiendas que el contratista no debía realizar inversiones en el sistema como aportes a FUDO, ni pedidos de flotas, por los que no debió aplicársele para calcular el pago por sus servicios, la fórmula aplicada a las concesiones para calcular su retorno, que es el pago de un Costo fijo más un costo variable, además, no hay evidencia de inversiones por parte de CCSI en el SITM que sustenten el pago de un costo fijo.

Aunado a lo anterior, el mantenimiento de los vehículos de la flota está en cabeza del Transcaribe operador, quien contrata a BUSSCAR, para el mantenimiento de los buses que conforman la flota de Transcaribe Operador, que incluye: (I) mantenimiento preventivo (excluido llantas) (II) mantenimiento correctivo (excluido llantas) (III) alistamiento de flota (preparar todo en la noche para que el vehículo quede óptimo para ser operados) (IV) mejoras vehiculares. (V) Integridad mecánica y eléctrica, sistemas y subsistemas: chasis, diferencial, frenos, puertas, aire acondicionado, motor, transmisión, carrocería interna, gas natural, sistema contra incendios. Igualmente está en cabeza de Transcaribe operador: (I) la compra de combustible (II) pólizas de seguros de los vehículos.

CCSI realiza las siguientes actividades en relación al mantenimiento externo de los vehículos: (I) llantas, suministros y mantenimientos de llantas, labores de alineación y balanceo, retorqueo y desgastes (II) mejoras vehiculares (III) Compra de suministros, correcciones sobre los vehículos cuando ocurren daños por vandalismo, comúnmente vidrios (IV) Lavado diario de flota, desmanche y lavado de chasis, (V) mantener el estado de la flota en fibra y pintura, para lo cual tiene un contratista autorizado por Transcaribe.

En el análisis realizado por la comisión auditora de los valores cancelados efectivamente a CCSI contrastado con la remuneración percibida por Transcaribe S.A. en su rol de Operador se tiene los siguientes:

	Variable	Fijo	Total
Remuneración a CCSI 2017	\$858.813.895,63	\$6.082.876.768	\$6.941.690.663,63
Remuneración a TCO 2017			\$4.385.813.551,99
Perdida de TCO 2017			\$2.555.887.111,64

Remuneración CCSI 2018	\$1.057.614.587,30	\$5.006.314.261	\$6.063.928.848,30
Remuneración TCO 2018			\$5.045.009.200,22
Perdida TCO 2018			\$1.018.919.648,08
Pérdida acumulada TCO 2017 y 2018			<b>\$3.574.796.759,72</b>

Cifra en pesos corrientes

Para Transcribe operador, el contrato de prestación de servicios con CCSI le ha generado una pérdida por valor de \$3.574.796.759,72 durante los años 2017 y 2018. Este resultado negativo surge de la diferencia entre los ingresos operacionales obtenidos por Transcribe Operador en los años 2017 y 2018 menos los costos generados por la prestación del servicio de operación por parte de CCSI en esos mismos años, como se describe en el cuadro de arriba. En este cuadro se detalla como la remuneración obtenida (ingresos operacionales) por Transcribe Operador es inferior al valor cancelado como costo operacional por la prestación del servicio a CCSI, y es así, que mientras se le cancela a CCSI como costos por prestación del servicio por los años 2017 y 2018 la suma de \$13.005.619.511,93; Transcribe Operador solamente percibe de remuneración por la operación la suma de \$9.430.822.752,21. Esta pérdida se refleja en los Estados de Resultados de Transcribe Operador, a corte diciembre 31 de los años 2017 y 2018, que presentan resultados adversos por \$8.019.029 (cifra en miles) y \$7.204.429 (cifra en miles) respectivamente.

Para los años 2017 y 2018 el contrato de prestación de servicios con CCSI ocasionó un daño económico a Transcribe S.A. por valor de \$3.574.796.759,72 generado por los pagos de la remuneración fija a CCSI, puesto que estos pagos fijos por valor total de \$13.005.619.511,93 están muy encima de la remuneración obtenida por Transcribe Operador por resultado de las operaciones de \$9.430.822.752,21.

En conclusión, viola presuntamente los principios de la contratación pública, como el de economía, eficiencia, eficacia, responsabilidad y equilibrio contractual, que un contrato de prestación de servicios como el celebrado por parte de Transcribe S.A., con CCSI, incluya el cobro de un componente fijo mensual, sin establecer contractualmente una contraprestación o un beneficio por este componente fijo, y que sumados (los pagos) por los años 2017 y 2018 arrojan una cifra de \$11.089.191.029, sin que exista una contraprestación o un beneficio para Transcribe S.A., lo que le genera una disminución o menoscabo a su patrimonio como producto de estos cobros; y aun cuando el contratista se dedica a operar los vehículos de Transcribe operador, dueño, director y administrador de la

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

Concesión #2, y quien además, cubre los costos de mantenimiento interno de los vehículos (a excepción de las llantas, vidrios y pintura), cubre la compra de combustible, al igual que la compra de las pólizas de los vehículos y el pago de los costos financieros de la adquisición de su flota de vehículos. Más aun, cuando los recursos para cubrir todos los costos operativos por parte de las concesiones emanan de la operación, es decir, los kilómetros recorridos en el SITM.

***Por lo anterior, se eleva una observación administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria en la cuantía de: \$11.089.191.029 por lo cobrado y pagado por concepto de valor fijo de la cláusula 7, del contrato de prestación de servicios No. CP-003-2015***

### **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 2:**

TRANSCARIBE S.A. y CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL DE INDIAS S.A.S. suscribieron el contrato CP-003 de 2015 cuyo objeto consiste en: "El CONTRATISTA se obliga con TRANSCARIBE S.A. a prestar el servicio de operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de operador directo del Sistema", en enero de 2016. Como se evidenció en la ejecución contractual, el objeto contractual consistía en la operación de los busetones y padrones de la porción No. 2 correspondiente a Transcaribe en relación con la prestación del servicio de transporte en el SITM de Cartagena de Indias, de manera directa. Como hecho relevante se tuvo que en el contrato fueron pactadas las condiciones de ejecución de las obligaciones, así como la remuneración que iría a recibir el contratista por la prestación del servicio.

En la ejecución material de las prestaciones sucedieron hechos relacionados con el cumplimiento del contrato en los términos pactados, fundamentalmente, frente a la entrada tardía en operación de los vehículos busetones a cargo de TRANSCARIBE S.A., así como la ausencia de disponibilidad de la infraestructura correspondiente al Patio No. 2. Sin perjuicio de lo anterior, una vez iniciada la operación de los vehículos, la remuneración del contratista ha producido en los términos pactados en el contrato, a partir de la fecha en que se pusieron en funcionamiento los vehículos busetones.

En atención a lo anterior, en adición a las revisiones que se han adelantado por Organismos de Control y por la misma Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A., surgió la necesidad de revisar la equivalencia entre el cumplimiento de las prestaciones contenidas en el contrato y la remuneración percibida por el Contratista, de manera que se adecúe a las condiciones de un contrato conmutativo y oneroso, como es el que es objeto de revisión, vale decir, que exista equivalencia entre lo que se obliga una parte a dar, hacer o no hacer, frente a las prestaciones recíprocas de la otra .

Por lo anterior, TRANSCARIBE, mediante oficio TC-DJ-07.01-1619-2017 de fecha 11 de diciembre de 2017, TRANSCARIBE remite citación al contratista CARTAGENA

COMPLEMENTARIA Y SOCIAL DE INDIAS S.A.S. con el propósito de revisar la equivalencia entre el cumplimiento de las prestaciones contenidas en el contrato y la remuneración percibida por el Contratista. Esta convocatoria se hace para dar inicio al procedimiento de Arreglo Directo, pactado en la CLÁUSULA 52 del contrato CP-003 de 2015, para efectos de lograr de mutuo acuerdo la modificación contractual que permita viabilizar la ejecución del objeto contractual bajo condiciones que resulten equivalentes para las partes.

Este trámite trascurrió en el periodo comprendido entre diciembre de 2017 y octubre de 2018, llevándose a cabo ONCE reuniones dentro del trámite, el cual finalizó con un arreglo entre las partes, precedido de conceptos jurídicos, técnicos y financiero, que modificaron el contrato de prestación de servicios, desde su remuneración inicial.

En resumen, el arreglo directo se lleva a cabo bajo las siguientes conclusiones:

**"CONCLUSIONES:**

**I. CONCEPTOS JURIDICOS**

**1.1. ASESORES EXTERNOS DE VIVEROS Y ASOCIADOS (3/11/2017)**

- i. El contrato No. 003 de 2015 se rige por las reglas del derecho privado.*
- ii. Para efectos de la adecuación de las condiciones pactadas a la realidad de ejecución se requiere contar con el análisis técnico y financiero que dimensione las obligaciones que se encuentran en ejecución y las que se requieren, haciendo el análisis frente al efecto económico que ello supone. Ese análisis deberá tener en cuenta las inversiones desarrolladas por el Contratista, de acuerdo con lo pactado en el contrato.*
- iii. Teniendo claridad sobre la propuesta de modificación, deberá agotarse la etapa de arreglo directo que puede culminar o (i) en una modificación contractual o (ii) en una controversia contractual, por ausencia de acuerdo.*
- iv. Si es el segundo caso, podrá intentarse pactar que se lleve la controversia a un mecanismo alternativo de solución: Amigable Compondor o Tribunal de Arbitramento. Si la voluntad del Contratista no concurre a esos efectos, los procedente será presentar una acción de controversias contractuales ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo para lo de su competencia, de acuerdo con la causa que resulte probada para esos efectos.*
- v. No es posible aplicar cláusulas excepcionales previstas en la Ley 80 de 1993, dado que ese no es el régimen aplicable al contrato en mención."*

**1.2. ASESORES EXTERNOS EXPOSITO ABOGADOS**

**CONCEPTO SOBRE DESEQUILIBRIO CONTRACTUAL Y ARREGLO DIRECTO EN EL MARCO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE OPERACIÓN NO. CP – 003 DE 2015.**

*Frente al anterior cuestionamiento, se debe advertir que no existe la posibilidad de dar aplicación a la teoría del equilibrio económico del contrato, pues la misma se encuentra regulada en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, que es el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, de modo que ella solamente es aplicable a las entidades y a los contratos cobijados por dicho régimen, lo que no sucede en el caso concreto*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

objeto de estudio, pues el contrato analizado expresamente obedece al ejercicio de actividades propias de la sociedad pública TRANSCARIBE S.A. como operador del sistema de transporte, actividad que se ejerce en el marco de un mercado regulado, con lo cual se configura la excepción expresamente establecida en el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 93 de la Ley 1474 de 2011. Así lo sostiene la doctrina más autorizada en la materia en cabeza de RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, al expresar que: "el principio del equilibrio económico (...) no es aplicable a la totalidad de los contratos que celebra la administración pública, sino únicamente a aquellos sometidos al régimen especial de derecho público, es decir, a los "contratos administrativos" o "contratos estatales propiamente dichos".

En este orden de ideas, al ser el contrato de prestación de servicios de operación un contrato que se encuentra cobijado por el derecho privado y/o las normas especiales de su actividad de acuerdo con los argumentos esbozados, las alteraciones a la conmutatividad del contrato deben ser analizadas de acuerdo con el artículo 868 del Código de Comercio, norma relativa a la revisión del contrato por circunstancias imprevistas en los contratos de ejecución diferida en el tiempo y según la cual: "Cuando circunstancias extraordinarias, imprevistas o imprevisibles, posteriores a la celebración de un contrato de ejecución sucesiva, periódica o diferida, alteren o agraven la prestación de futuro cumplimiento a cargo de una de las partes, en grado tal que le resulte excesivamente onerosa, podrá ésta pedir su revisión".

Ahora bien, dado que en el caso concreto las razones por las cuales TRANSCARIBE S.A. no ha procedido a entregar la totalidad de la flota al contratista no derivan de situaciones extraordinarias, imprevistas o imprevisibles, por cuanto de acuerdo con la información aportada para este estudio, no se cumplen los presupuestos de la jurisprudencia para el efecto. La aplicación de este postulado que se conoce como "teoría de la imprevisión" tampoco resulta predicable para la situación específica, de modo que la situación presentada se encuentra en el marco del incumplimiento contractual.

De lo anterior, se concluye que fue TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador quien debía garantizar al contratista un número determinado de vehículos para adelantar la operación, estando el contratante actualmente en situación de incumplimiento; de ahí que exista la posibilidad de que el contratista pueda demandar perfectamente el incumplimiento del contrato, viéndose la entidad contratante en el deber ya sea de ejecutar la prestación in natura o pagar el subrogado pecuniario con indemnización de perjuicios en ambos casos.

Sin embargo, para efectos de no llegar a esa instancia, siendo la más perjudicial para la sociedad, el contrato (Cláusula 52) en específico ha previsto la posibilidad de que las partes puedan solventar amistosamente sus diferencias con ocasión de la interpretación, ejecución, así como, cualquier discrepancia que se suscite con razón a su existencia, validez y terminación.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

Frente a lo anterior, se considera que debe ser en la etapa de arreglo directo el espacio propicio para que las partes recapitulen la situación particular que envuelve el caso concreto, es decir, a efectos de dirimir la controversia dejando claro cuáles fueron las obligaciones asumidas por cada una de ellas, cuáles obligaciones desde la ejecución del contrato se han llevado a cabo y cuáles han hecho falta por ejecutar. Así las cosas, debe tenerse claridad frente las situaciones que llevaron a que se ejecutase el contrato en condiciones desventajosas para TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador desde el inicio, específicamente el retardo que se tuvo y ha tenido frente a la entrega de la flota para la operación de la porción No. 2 del sistema a efectos de que se pueda llegar a una fórmula de arreglo que permita paliar el incumplimiento contractual evidente de TRANSCARIBE S.A.

## 2. TRAMITE DE ARREGLO DIRECTO

El procedimiento que ahora se lleva a cabo es de Arreglo Directo, de acuerdo a lo pactado en la CLÁUSULA 52 del contrato CP-003 de 2015, para efectos de lograr de mutuo acuerdo la modificación contractual que permita viabilizar la ejecución del objeto contractual bajo condiciones que resulten equivalentes para las partes.

El estatuto de contratación busca la solución directa de las controversias contractuales. Así lo establece la Ley 80 de 1993 en los siguientes artículos:

*Artículo 68. De la Utilización de Mecanismos de Solución Directa de las Controversias Contractuales. Las entidades a que se refiere el artículo del presente Estatuto y los contratistas buscarán solucionar en forma ágil, rápida y directa las diferencias y discrepancias surgidas de la actividad contractual. Para tal efecto, al surgir las diferencias acudirán al empleo de los mecanismos de solución de controversias contractuales previstos en esta ley y a la conciliación, amigable composición y transacción.*

*Artículo 69. De la Imprudencia de Prohibir la Utilización de los Mecanismos de Solución Directa. Las autoridades no podrán establecer prohibiciones a la utilización de los mecanismos de solución directa de las controversias nacidas de los contratos estatales. Las entidades no prohibirán la estipulación de la cláusula compromisoria o la celebración de compromisos para dirimir las diferencias surgidas del contrato estatal.*

Para la Corte Constitucional, el arreglo directo es un principio que rige la contratación estatal en los siguientes términos: El principio del arreglo directo constituye uno de los pilares fundamentales bajo los cuales se edifica el Estatuto de la Contratación Estatal o Administrativa. Su propósito consiste en someter las controversias o divergencias que se presentan en la ejecución y desarrollo de la actividad contractual a la solución de manera rápida, inmediata y directa de las partes [...] El Estatuto de la Contratación Estatal, relaciona el principio del arreglo directo con los principios de economía y de garantía del patrimonio económico de los contratistas. En relación con el primero de ellos, al reconocer que la adopción de mecanismos para consolidar la pronta solución de controversias, permite indirectamente velar por una recta y prudente administración de los recursos públicos y evitar el riesgo que envuelve una solución procesal, especialmente,

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

como lo reconoce la doctrina, por las demoras que ella comporta y "por el peligro de la equivocación conceptual o de error en la valoración de la prueba". Y frente al segundo, al disponer que uno de los mecanismos para preservar el equilibrio de la ecuación económica financiera, es a través de la adopción de herramientas legales y contractuales que hagan efectivas las medidas necesarias para salvaguardar el restablecimiento de las partes, en el menor tiempo posible.<sup>1</sup>

El arreglo directo no es un mecanismo alternativo independiente, sino una política para la gestión de los conflictos contractuales. No solo se evidencia el arreglo directo cuando se utilizan mecanismos tales como la conciliación, la amigable composición, la transacción o el arbitramento. También se traduce en las actuaciones administrativas tendientes a gestionar las controversias en sede administrativa. Por ejemplo: la revocatoria directa de actos administrativos en cada una de las etapas contractuales<sup>48</sup> o el mutuo acuerdo sobre la liquidación del contrato estatal.<sup>2</sup>

### 3. COSTOS RECLAMADOS POR LA EJECUCION DEL CONTRATO EN EL 2016.

- se solicitan por el contratista la suma de \$712.387.524.00.
- de acuerdo al dictamen financiero (INFORME FINANCIERO No. 3 del 30/05/2018), los costos pueden ser reconocidos por \$655.510.674.00, basado en:

Fuente: presentado por CCSI

CONCEPTO	VALOR AFECTADO
NOMINA DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	\$ 167.658.720
GASTOS PLANILLA DE SEGURIDAD SOCIAL	\$ 53.434.400
CESANTIAS (FEBRERO DE 2017)	\$ 10.316.667
ARRIENDOS LOCALES	\$ 31.320.000
REVISORIA FISCAL	\$ 68.400.000
SERVICIOS PUBLICOS (ENERGIA Y TELEFONO)	\$ 2.254.026
ARRIENDOS CONTENEDORES (INCLUYE TRASLADOS)	\$ 104.825.000
ARRIENDOS PARQUEADEROS (OCTUBRE 2016 - ABRIL 2017)	\$ 217.301.861
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 655.510.674</b>

Fuente: presentado por el asesor financiero de Transcaribe

### 4. VERIFICACION CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Mediante Comunicado Interno No. TC-DO-07.02-070-2018 de fecha 3/07/2018, el Director de Operaciones remite un documento donde se verifica el cumplimiento de las obligaciones. El mismo es adicionado a través del Comunicado Interno No. TC-DO-07.02-086-2018. En conclusión se reporta lo siguiente:

- La mayoría de las obligaciones se cumplen por parte del contratista, resaltándose del informe lo siguiente:

i) la estructura organizacional está conformada por 68 colaboradores, distribuidos entre conductores, personal administrativo, oficios varios, controlador de flota, jefe de patio, posicionador y mensajero.

ii) en la actualidad poseen equipos necesarios, pero esto no cuenta con el software que permita la logística y operación interna del patio.

iii) No se realizan actividades de socialización en el entorno. Se contrato al auxiliar social en junio de 2018.

iv) No hay valor de adecuación de mobiliario, equipos de oficina, control y lavado.

v) No hay centro de control operativo; no poseen los implementos ni herramientas tecnológicas para su operación.

<sup>1</sup> Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-015 de 2007. (Enero 22 de 2007). [De ahora en adelante Corte Const. Col.

<sup>2</sup> Ley 80 artículo 60.

- vi) No cumple. Palas y recogedores para la zona de almacenamientos de lodos;
- vii) No cumple. Dotación de equipos para puesto de control del acceso y salida, cámaras de vigilancias, talanqueras, etc;
- viii) No cumple. Garitas de seguridad en todas las esquinas del patio;
- ix) No cumple. Planta de tratamiento de aguas, zonas de tratamientos de residuos.

Mediante Informe de Supervisión de fecha 29/08/2018 el supervisor manifiesta que se solicitara el cumplimiento de la obligación respecto a adquirir el centro de control para la operación y la adquisición de equipos de control de flota.

### 5) ANALISIS FINANCIERO (INFORME 7)

“Por medio del siguiente informe se muestra un ejercicio de modelación financiera en el cual la entidad tomo datos de los pares del negocio como son SOTRAMAC, y TRANSAMBIENTAL los cuales mediante de consulta y documentos ha mostrado cifras que tienen sobre la operación de cada uno, también se tienen en cuenta la observación que se hizo en campo por parte del área de operaciones e informes de la supervisión del contrato.

Flujo de Caja Libre	2016	2017	2018
Utilidad Neta	-618.930.433	1.198.903.777	463.458.552
Depreciación	40.000.000	902.750.000	1.623.202.525
Amortización Intangibles	0	0	0
Gastos Financieros	0	0	0
Ajuste por diferencia Cambio	0	0	0
Ahorro en Impuesto	0	0	0
Variación KT	-481.069.567	-694.903.777	553.541.448
Inversiones Activos Fijos	-120.000.000	-862.750.000	-1.583.202.525
FCL	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
<b>Flujo de Caja Capital</b>			
Flujo Caja Accionista	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
Flujo Caja Deuda	0	0	0
FCC	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
Ahorro en Impuesto	0	0	0
FCL	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
TIR	20,46%		
TIRacc	20,46%		
VPN	127.121.765		

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e informes de Interventoría del área de operaciones

En el presente ejercicio se tiene en cuenta los ingresos recibidos por parte de la empresa CCSI S.A.S. la cual se obtiene de los valores pagados por el área de tesorería de TRANSCARIBE. Los valores de los egresos o salidas de la modelación financiera se hicieron se tienen de parte de fuentes secundarias tales como los operadores del SITM de TRANSCARIBE S.A. y los informes de la supervisión del contrato que es ejercida por el área de operaciones, también se tuvo en cuenta la visita de campo que se hizo en la supervisión del contrato.

Para esta modelación se tuvieron en cuenta un escenario observado que en este sentido busca acercarse a la realidad de lo que se está ejecutando en el

contrato de la operación de la porción No 2, y se plantean varios puntos como son:

□ CCSI y Transcribe S.A. toman en cuenta que el modelo financiero debe actualizarse con la entrada de 30 busetones, ya que operativamente los padrones no entraron en operación. De lo anterior se extrae que tanto los ingresos como los egresos que se produzcan de la entrada de los padrones se debe eliminar de modelo financiero, lo anterior conlleva que en el modelo inicial (oficial) había 114 buses, en el modelo modificado hay 30, que conlleva, a reducir costos y gastos como son personal, mantenimiento, otros gastos, e inversiones (CAPEX).

□ También se trató el tema del inicio operativo se da al inicio del año 2017, lo anterior refleja una modificación en los valores de costos operativos (OPEX) e inversiones (CAPEX) para el caso de las inversiones se citan los seguros, infraestructura, , en los flujos proyectados como es el Flujo de caja Libre (FCL).

□ Las modificaciones que se dan producto de los temas tratados son: 40 Conductores, 30 busetones, se eliminan el número buses padrones (84), la cantidad de buses afecta el CAPEX en el número de seguros que se toman como son el SOAT, los seguros contra todo riesgo, las capacitaciones. También se afecta en la reducción de los ingresos producto de los 84 padrones no entregados.

□ Los ingresos se actualizaron al pago variable y componente fijo a la empresa CCSI; ejecutado entre enero de 2016 y junio de 2018 los ingresos proyectados a partir de julio de 2018 corresponde en el componente fijo a lo pactado en el contrato, y el componente variable se tienen en cuenta 90.000 Kilómetros mensuales, que se obtienen sacando la media aritmética del recorrido reportado mensualmente en el área de operaciones de los 30 busetones administrados la empresa CCSI.

□ Se incluyeron en los gastos los valores reportados por CCSI de los gastos hechos entre el inicio del contrato en el 2016 hasta la operación de los 30 busetones en febrero de 2017, lo anterior tiene una suma \$655.510.674, este valor fue sustentado en el informe No 3 presentado a la gerencia a partir de los documentos suministrados por el contratista CCSI estos gastos se incluyeron en la cuenta otros gastos. además se tuvo en cuenta el gasto de 387 millones del pago a la banca de inversión SPS por la estructuración, este valor, está incluido en la cláusula del contrato y se incluyó en el modelo financiero en la cuenta de otros gastos.

#### **ANÁLISIS FINANCIERO DEL MODELO OFICIAL A LA FIRMA DEL CONTRATO, Y MODELO MODIFICADO DE CCSI**

Por medio de este análisis se observan las variables que influyen sobre el modelo financiero en la operación de la porción No 2 en este caso se va desagregar el análisis en seis análisis de la variables que influyen sobre el resultado de la operación.

#### **1. RUBRO PERSONAL.**

Se ajusta el personal a la observación a patio y los informes de supervisión recibidos por el área de operaciones.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

Cargo	Numero empleados	Salario Mensual
Conductores	40	\$ 1.237.500
Director de Operación y Planeación	1	\$ 6.000.000
Jefe de Peto	1	\$ 4.000.000
Abogado Senior Accidentes	1	\$ 2.800.000
Supervisor de EDS	0	\$ 2.800.000
Profesional de Planeación	1	\$ 2.800.000
Jefes de Peto Troncales	0	\$ 2.800.000
Auxiliar Viales	2	\$ 1.200.000
Islero	0	\$ 1.200.000
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>\$ 24.837.500</b>

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e informes de supervisión del área de operaciones

Cargo	Numero empleados	Salario Mensual
Gerente General	1	\$ 9.000.000
Revisor Fiscal	1	\$ 5.000.000
Profesional de Calidad	1	\$ 2.800.000
Jefe Oficina Jurídica	0	\$ 5.000.000
Abogados	0	\$ 2.800.000
Profesional Tesorería	1	\$ 2.800.000
Contador	1	\$ 2.800.000
Director Financiero	0	\$ 6.000.000
Director en Gestión Humana	0	\$ 6.000.000
Coordinador Selección y Coordinación	1	\$ 2.700.000
Analista Contable	0	\$ 1.600.000
Secretaría de Gerencia	0	\$ 1.600.000
Profesional Ambiental	1	\$ 2.800.000
Profesional en Salud y Prevención	1	\$ 2.800.000
Profesional en Sistemas	1	\$ 2.800.000
Profesional en Capacitación	0	\$ 2.800.000
Auxiliar en Sistemas	0	\$ 2.000.000
Asistentes	0	\$ 1.600.000
Mensajero	0	\$ 1.000.000
Recepcionista	0	\$ 1.200.000
Auxiliar de Serv. Generales	3	\$ 900.000
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>\$ 66.000.000</b>

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e informes de supervisión del área de operaciones

Como se puede apreciar en este rubro se puede observar que una disminución en el personal mencionado en el informe anterior. Esto se debe a que la empresa CCSI S.A.S. envía mensualmente un informe mensual al supervisor del contrato el cual se uso como fuente para hacer esta modelación. De acuerdo a lo anterior se observa que hay 68 personas trabajado en la operación de la porción No 2.

## 2. RUBRO DE COSTOS OPERATIVOS (OPEX).

	2.016	2.017	2.018
Conductores	-	40	40
Gastos Personal	51.534.293	1.245.783.898	1.288.140.551
Variación	-100,0%	2317,4%	3,4%
Mantenimiento Padrón (Llantas)			
Kilometros	-	-	-
Valor Mantenimiento/Kilometros	105	109	112
Mantenimiento	-	-	-
Mantenimiento Busetón (Llantas)			
Kilometros	-	921.500	1.094.106
Valor Mantenimiento/Kilometros	75	78	81
Mantenimiento Busetón (Llantas)	-	72.190.883	88.370.012
Lavado y Aseo			
Vehículos	-	360	360
Lavado y Aseo	9.000	9.351	9.641
Lavado y Aseo	0	100.990.800	104.121.515

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e Informes de supervisión del área de operaciones

En esta modelación se tiene en cuenta el ajuste en personal y los kilómetros que recorridos en el año 2017 corresponde a datos ajustado a la área de operaciones de TRANSCARIBE S.A. y los kilómetros recorridos en el año 2018 son estimados, dado que esta año se está ejecutando.

### 3. RUBRO INVERSIONES (CAPEX).

El CAPEX son las inversiones de capital que crean beneficios. Un CAPEX se ejecuta cuando un negocio invierte en la compra de un activo fijo, intangibles y/o para añadir valor a un activo existente con una vida útil que se extiende más allá del año imponible.

La inversiones planteadas en el modelo financiero de la empresa SPS ASOCIADOS S.A.S. son la capacitación, los seguros todo riesgos, SOAT, otros seguros, y la inversiones en infraestructura.

Capacitación	78.750.000
Todo Riesgo Buseton 1	216.000.000
Todo Riesgo Padrón 2	
Todo Riesgo Padrón 3	
SOAT (600.000 x 30)	18.000.000
Otros Seguros	550.000.000
Infra estructura	700.000.000
<b>Total</b>	<b>1.562.750.000</b>

Fuente: Modelación financiera con datos del modelo financiero de SPS

	2.016	2.017	2.018
	1	1	1
Capacitaciones y Seguros (TR- SOAT)	-	862.750.000	1.583.202.525
Pólizas de Salarios	120.000.000	0	0
Adecuaciones	0		
Inversión en Flota	0	862.750.000	1.583.202.525

Fuente: Modelación financiera con datos del modelo financiero de SPS

Con respecto al CAPEX la versión modificada posee diferencias debido a los comportamientos operativos del proyecto. En el año 2016 el proyecto, en la versión modificada, tiene CAPEX de 120 millones de pesos los cuales están representados en las póliza de los salarios presupuestados en el modelo presentado por la firma SPS ASOCIADOS S.A.S., para el año 2017 la inversión se cuantifica en 862 millones de pesos y en el año 2018 se debe incrementar a 1583 millones dado que este año la empresa CCSI debe invertir en el patio valor que corresponde a la infraestructura física. Los valores proyectados en el modelo financiero inicial, establece seguros todo riesgo, SOAT y otros seguros, siendo este último una cifra superior al valor proyectado para pólizas todo riesgo, que es la que asegura el activo (buses) y no se identifica a qué corresponde y se mantiene el mismo valor en el modelo financiero, aún cuando el número de buses es inferior al que se proyectó en el modelo inicial.

### 4. BALANCE GENERAL.

El estado de situación financiera, también conocido como balance general, presenta, en un mismo reporte, la información necesaria para tomar decisiones en las áreas de inversión y de financiamiento. Dicho estado incluye

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

en el mismo informe ambos aspectos, debido a que se basa en la idea de que los recursos con que cuenta el negocio deben corresponderse directamente con las fuentes necesarias para adquirir dichos recursos.

BALANCE GENERAL	2016	2017	2018
<b>ACTIVOS</b>			
Disponible	520.646.967	2.008.956.435	192.476.041
Cuentas por Cobrar	0	0	626.369.241
Anticipos	0	1.486.601	295.252.423
Inventarios	0	1.408.433	1.474.091
Propiedades, Planta y Equipo	80.000.000	40.000.000	0
Gastos Diferidos	0	0	0
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>600.646.967</b>	<b>2.051.851.469</b>	<b>1.115.671.795</b>
<b>PASIVO</b>			
Obligaciones Financieras CP	0	0	0
Cuentas por Pagar	0	7.062.175	7.370.454
Anticipos	0	0	0
Impuestos por Pagar	5.946.405	590.504.846	228.270.630
Obligaciones Laborales	33.630.995	238.321.104	257.498.816
Pasivos Diferido	0	0	0
Obligaciones Financieras LP	0	0	0
<b>TOTAL PASIVOS</b>	<b>39.577.400</b>	<b>835.878.125</b>	<b>493.139.898</b>
<b>PATRIMONIO</b>			
Capital Social	1.180.000.000	3.686.000.000	4.686.000.000
Reserva Legal	0	-61.893.043	57.597.334
Utilidades Retenidas	0	-3.607.037.389	-4.585.023.990
Utilidades del Ejercicio	-618.930.433	1.198.903.777	463.456.552
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>561.069.567</b>	<b>1.215.973.345</b>	<b>622.431.897</b>
	0	0	0
<b>TOTAL PASIVOS + PATRIMONIO</b>	<b>600.646.967</b>	<b>2.051.851.469</b>	<b>1.115.671.795</b>

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e informes de supervisión del área de operaciones

## 5. ESTADO DE RESULTADO.

El estado de resultado, estado de rendimiento económico o estado de pérdidas y ganancias, es un estado financiero que muestra ordenada y detalladamente la forma de cómo se obtuvo el resultado del ejercicio durante un periodo determinado.

El estado financiero es cerrado, ya que abarca un período determinado durante el cual deben identificarse perfectamente los ingresos, costos y gasto. Por lo tanto debe aplicarse perfectamente al principio del periodo contable para que la información que presenta sea útil y confiable para la toma de decisiones.

ESTADO DE RESULTADOS	2016	2017	2018
<b>Ventas</b>			
Ingresos Kilometros Padrón	0	0	0
Ingresos Kilómetro Busetón	0	518.055.906	1.420.593.440
Otros ingresos (Componente Fijo)	0	6.840.361.114	4.594.028.467
<b>Total Ventas</b>	<b>0</b>	<b>7.358.417.020</b>	<b>6.014.621.906</b>
<b>Gastos de Op</b>	<b>0</b>	<b>161.902.375</b>	<b>177.964.648</b>
Gastos Personal Adm.	101.069.629	631.887.323	653.371.492
Gastos Personal Op	51.534.293	1.245.783.898	1.288.140.551
Gastos Personal Mito	0	0	0
<b>Gastos de Personal</b>	<b>152.603.923</b>	<b>1.877.671.221</b>	<b>1.941.512.042</b>
<b>Personal</b>			
Honorarios	10.000.000	62.340.000	64.272.540
Impuestos	0	1.277.890.032	954.778.534
Arrendamientos	10.000.000	62.340.000	64.272.540
Control de Flota	0	0	0
Seguros	2.400.000	14.961.600	15.425.410
Servicios	45.000.000	280.630.000	289.226.430
Legales	200.000	1.246.800	1.285.451
Otros Gastos de Personal	36.075.000	200.700.000	183.240.000
Adecuaciones e Instalaciones	200.000	1.246.800	1.285.451
Gastos de Viaje	1.000.000	6.234.000	6.427.254
Diversos	2.000.000	0	0
<b>Gastos Generales</b>	<b>106.875.000</b>	<b>1.907.489.232</b>	<b>1.580.213.609</b>
<b>Otros Gastos</b>	<b>313.505.105</b>	<b>729.195.569</b>	<b>0</b>
<b>Utilidad Operativa Efectiva - EBITDA</b>	<b>-572.984.028</b>	<b>2.692.158.623</b>	<b>2.314.931.707</b>
-Depreciaciones y Amortizaciones	40.000.000	902.750.000	1.623.202.525
-Amortizaciones			
<b>Utilidad Operacional</b>	<b>-612.984.028</b>	<b>1.789.408.623</b>	<b>691.729.182</b>
+Ingresos Financieros			
+Otros Ingresos No Operativo	0	0	0
-Gastos No Operacionales	0	0	0
-Gasto Financiero	0	0	0
<b>Utilidad Antes de Impuestos</b>	<b>-612.984.028</b>	<b>1.789.408.623</b>	<b>691.729.182</b>
-Impuestos	5.946.405	590.504.846	228.270.630
<b>Utilidad Neta</b>	<b>-618.930.433</b>	<b>1.198.903.777</b>	<b>463.458.552</b>

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e informes de supervisión del área de operaciones

Se observa en el estado de resultado se puede observar que la empresa CCSI en los años 2017 y 2018 existe una utilidad positiva que muestra la situación financiera optima de la empresa CCSI S.A.S. es importante anotar que en el año 2018 se estima un pago total del componente fijo en 4.594 millones de pesos los cuales alcanzan a sustentar el equilibrio financiero del contratista. Es importante dejar claro que TRANSCARIBE S.A. le ha cancelado por componente fijo en el año 2018 \$2.144 millones y con completado con \$2.450 millones se alcanza el equilibrio financiero del contrato de operación de la porción No 2.

En el informe actual se incluyen los gastos que reporto la empresa CCSI entre el inicio del contrato y la entrada en operación en el 2017 el cual fue calculado en 655 millones, además se tuvo en cuenta el gasto de 387 millones de gastos a la banca de inversión SPS por la estructuración, este valor, está incluido en la cláusula del contrato y se incluyó en el modelo financiero en la cuenta de otros gastos.

## 6. FLUJO DE CAJA LIBRE Y TASA DE RETORNO.

El flujo de caja libre (FCL). Consiste en la cantidad de dinero disponible para cubrir deuda o repartir dividendos, una vez se hayan deducido el pago a proveedores y las compras del activo fijo. En términos matemáticos el FCL es igual para flujo de caja del Accionista (FCA) más el Flujo de caja de la Deuda (FCD).

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

$$FCL = FCA + FCD$$

En general, este cálculo sirve para medir la capacidad de un negocio para generar caja independientemente de su estructura financiera. Es decir, el FCL es el flujo de caja generado por la empresa que se encuentra disponible para satisfacer los pagos a los suministradores de financiación de la misma.

Flujo de Caja Libre	2016	2017	2018
Utilidad Neta	-618.930.433	1.198.903.777	463.458.552
Depreciación	40.000.000	902.750.000	1.623.202.525
Amortización Intangibles	0	0	0
Gastos Financieros	0	0	0
Ajuste por diferencia Cambio	0	0	0
Ahorro en Impuesto	0	0	0
Variación KT	-481.069.567	-694.903.777	553.541.448
Inversiones Activos Fijos	-120.000.000	-862.750.000	-1.583.202.525
FCL	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
Flujo de Caja Capital			
Flujo Caja Accionista	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
Flujo Caja Deuda	0	0	0
FCC	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
Ahorro en Impuesto	0	0	0
FCL	-1.180.000.000	544.000.000	1.057.000.000
TIR	20,46%		
TIRacc	20,46%		
VPN	127.121.765		

Fuente: Modelación financiera con datos secundarios Operadores SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL, e Informes de supervisión del área de operaciones

En el modelo financiero observado se tiene en cuenta que la tasa de retorno para la empresa CCSI S.A.S. es de 20,46% que cumple con la promesa de valor en el contrato inicial firmado entre las partes a demás cumple con el valor del VPN que se tasa en 127 millones de pesos lo anterior muestra que haciendo un arreglo en el pago del componente fijo en un valor de 2.450 millones de pesos, genera equilibrio financiero lo anterior se calcula teniendo en cuenta los valores tasados en los informes de la supervisión del contrato, en los datos muestrales tomados por los operadores del SITM de Cartagena y teniendo en cuenta la visita observada por el área de operaciones de TRANSCARIBE S.A. al patio del contratista CCSI S.A.S.

Con respecto al informe No 4 los otros gastos de la versión modificada aumentan dado que se actualizo los egresos soportados por la empresa CCSI, este dato fue suministrado por el contratista a la entidad hasta la fecha de entrada en operación con los 30 busetones.

Otros Gastos			
Otros Gastos	313.505.105	729.195.569	0

## 6. ANALISIS CONTABLE

- durante la ejecución del contrato Transcaribe le ha cancelado a CCSI la suma de \$8.997.635.970,00, los cuales corresponde al pago de cuota fija.

- los estados financieros revisados son limitados y reducidos, sin explicaciones detalladas de las cifras y demás contenidos en los mismos.

## 7. ANALISIS JURIDICO DEL CASO

### VERIFICACION DEL PROCESO DE SELECCIÓN VS OFERTA

Consta en el SECOP I, en el link correspondiente al proceso de selección, que los documentos que integran las condiciones de presentación de la oferta, son los siguientes:

Documento del Proceso	Descripción	Tamaño	Fecha
Documento del Proceso	ACTA DE CIERRE Y APERTURA DE PROPUESTAS PROCESO NUMERO TC-003-15	206 KB	21-12-2015 04:43 PM
Documento del Proceso	PROPORMA NUMERO DOS APROBACION DE LA CANTIDAD FINANCIERA PROCESO NUMERO TC-003-15	195 KB	07-12-2015 06:27 PM
Documento del Proceso	PROPORMA NUMERO UNO CARTA DE PRESENTACION DE LA OFERTA PROCESO NUMERO TC-003-15	130 KB	07-12-2015 06:27 PM
Documento del Proceso	ANEXO NUMERO CUATRO PROTOCOLO PARA CUMPLIMIENTO DE PISO PROCESO NUMERO TC-003-15	53 KB	07-12-2015 06:26 PM
Documento del Proceso	ANEXO NUMERO TRES PROTOCOLO BASICO DE OPERACION PROCESO NUMERO TC-003-15	339 KB	07-12-2015 06:26 PM
Documento del Proceso	ANEXO NUMERO DOS LISTA DE EQUIPOS DE OPERACION PROCESO NUMERO TC-003-15	181 KB	07-12-2015 06:22 PM
Documento del Proceso	ANEXO NUMERO UNO METODOLOGIA DE SERVICIO PROCESO NUMERO TC-003-15	426 KB	07-12-2015 06:22 PM
Documento del Proceso	CONDICIONES DE PARTICIPACION PROCESO NUMERO TC-003-15	679 KB	07-12-2015 06:21 PM
Documento del Proceso	ANALISIS PRELIMINAR PARA LA CONTRATACION PROCESO NUMERO TC-003-15	672 KB	07-12-2015 06:21 PM

El numeral 3 del análisis preliminar detalla los aspectos financieros de la contratación; y el numeral 4 el valor estimado del contrato y la justificación del mismo. En este último se dice que "La estructura de costos del contrato de operación y logística del sistema de transporte urbano masivo de Cartagena de Indias – Transcaribe (ente operador) el suministro del personal de las áreas administrativas y de operación, los gastos generados por los servicios públicos necesarios para la correcta implementación del sistema de gestión y otros costos asociados a la operación del sistema, tales como pólizas, vigilancia y sistemas de información".

En todo el documento al referirse al análisis de costos se habla de "valor estimado", y de gradualidad en la vinculación del personal operativo en concordancia con la vinculación de la flota y la puesta en funcionamiento de los diferentes servicios del SITM.

La misma información se encuentra contenida en el numeral 1.4. del documento CONDICIONES DE PARTICIPACION.

Hablar en el proceso de "valor estimado" es hablar del valor aproximado del contrato, en atención a que los datos disponibles no permiten fijar con precisión su valor. Y es que existen variables dentro de la ejecución del contrato que hacían que dichas sumas pudiesen variar en la ejecución como la vinculación de la flota y la puesta en funcionamiento del servicio, tal como lo señalan los documentos citados.

El contrato suscrito el día 13 de enero de 2016 entre las empresas TRANSCARIBE S.A. - en su rol de operador- y CARTAGENA SOCIAL Y COMPLEMENTARIA S.A.S., contrato No. CP-003 de 2015, pacta expresamente como objeto del mismo en la cláusula 1 que: "El CONTRATISTA se obliga con TRANSCARIBE S.A. a prestar el servicio de operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

operación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de operador directo del Sistema”.

En la cláusula 4, específicamente en el numeral 4.3. parágrafo 1, relativo a la provisión de personal para la operación del sector No. 2 del sistema y atinente al suministro de vehículos a operar, se estipuló lo siguiente:

“Para la ejecución del objeto del contrato se deberá tener en cuenta los tres pedidos de flota para cada tipología vehicular, por lo que se deberá suministrar el personal necesario para cada una de ellas:

Busetones comprados a Busscar de Colombia, con fecha de entrega abril de 2015:

Flota	Pedido 1*	Pedido 2**	Pedido 3***	Totales
Busetones	30	-	117*	147

\*En función de la demanda de acuerdo con los contratos de concesión para la operación de las concesiones No. 1 y No. 3.

Padrones cuyo proceso de adquisición se cumplirá el 2016 y se espera recibirlos en agosto – septiembre de 2016:

Flota	Pedido 1	Pedido 2	Pedido 3	Totales
Padrones	44	40	5	89

De acuerdo con la cláusula 7, el “valor estimado del Contrato de Prestación de Servicios de Operación es hasta de TREINTA Y OCHO MIL SETECIENTOS DIECINUEVE MILLONES DE PESOS M/CTE (\$38.719.000.000.00).

Agrega la cláusula que “Estos valores se ajustarán para los años 2017 y 2018 con base en el porcentaje de ajuste de salario mínimo en Colombia.

Sobre los cuales EL CONTRATISTA recibirá remuneración mensual desde abril de 2016 y hasta diciembre de 2018, de acuerdo con las necesidades técnicas, operativas y logísticas con las cuales se estructuraron los contratos de concesión, por lo que se totaliza el presupuesto de gastos de la porción No. 2 en los conceptos cuya obligación es trasladada al contratista u operador logístico...”.

En línea con lo anterior, la cláusula No. 8 del contrato estipula como forma de pago lo siguiente:

“El pago a favor del CONTRATISTA se realizará mensualmente desde abril de 2016 a diciembre de 2018 con cargo a los recursos disponibles en el patrimonio autónomo de operación en el cual se administrará el componente tarifario que corresponde a TRANSCARIBE S.A. por la operación directa de la porción No. 2 del STIM.

Igualmente, TRANSCARIBE S.A. deberá planificar y monitorear la disponibilidad de los recursos en el patrimonio, de manera que pueda prever la necesidad de incorporar recursos adicionales para cumplir con los compromisos del contrato.

El pago al CONTRATISTA de igual forma se verá afectado por el nivel de servicio determinado del mes anterior, conforme lo previsto en el Anexo No. 1 "Metodología N – Servicio Operación".

A su vez, de acuerdo con la cláusula No. 17 del contrato, "TRANSCARIBE S.A. entrega al CONTRATISTA a título de comodato o prestamos de uso los vehículos necesarios para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, para que éste los use y administre durante el plazo de duración del presente Contrato de Prestación de Servicios y, a su terminación proceda a restituirlos".

En aplicación de lo anterior, el día 20 de octubre de 2017 TRANSCARIBE S.A. celebró con CARTAGENA SOCIAL Y COMPLEMENTARIA S.A.S. el contrato por el cual "EL COMODANTE entrega a EL COMODATARIO a título de comodato o préstamo de uso, los vehículos necesarios para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros en la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, para que éste los use y administre durante el plazo de duración del referido Contrato de Prestación de Servicios suscrito entre las partes para la prestación del servicio de operación de los buses del SITM a cargo de la Porción No. 2 y, a su terminación proceda a restituirlos". En virtud del mismo se entregó un total de treinta (30) vehículos de tipología busetón.

Este ha sido el único pedido de buses entregados durante el plazo de ejecución del contrato. Al no haber llegado el sistema a requerir del pedido 3 de ninguno de los operadores del sistema al mantenerse en la fase intermedia, no se hizo posible la adición de vehículos de tipología buseton dentro del plazo pactado en el contrato de suministro.

Respecto a la adquisición de la flota tipo padrón, la entidad llevo a cabo sendos procesos así:

- proceso licitatorio No. TC-LPN-001 de 2015 cuyo objeto es "SELECCIONAR LAS PROPUESAS MÁS FAVORABLES PARA EL SUMINISTRO DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE". Mediante Resolución 102 del 10 de junio de 2015, se declaró desierta parcialmente la licitación pública TC – LPN – 001 de 2015 en relación con el componente de adquisición de vehículos padrones, dado que no se presentaron ofertas para realizar ese suministro.

- proceso de Selección Abreviada No. TC-SA-MC-007 de 2015, cuyo objeto es "SELECCIONAR LA PROPUESTA MAS FAVORABLE PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A.". Mediante RESOLUCION No. 192 del dieciocho (18) de noviembre de 2015, se declaró desierto el proceso.

- proceso licitatorio No. TC-LPN-002-2017 cuyo objeto es "SELECCIONAR AL PROVEEDOR Y FINANCIADOR DE FLOTA NUEVA DE LOS VEHÍCULOS PADRONES QUE CORRESPONDEN A LA PORCIÓN NO. 2 DE OPERACIÓN DEL SISTEMA TRANSCARIBE A CARGO DE TRANSCARIBE S.A.". Mediante Resolución No. 066 del 8 de mayo de 2017, se desecha el proceso en

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

consideración que los estudios previos y el pliego de condiciones deben ser objeto de modificación en sus elementos mínimos, y ante la obligatoria aplicación en todos los casos de los principios que rigen la función administrativa y la contratación estatal.

- proceso licitatorio No. TC-LPN-002-2017 cuyo objeto es "SELECCIONAR AL PROVEEDOR Y FINANCIADOR DE FLOTA NUEVA DE LOS VEHÍCULOS PADRONES QUE CORRESPONDEN A LA PORCIÓN No. 2 DE OPERACIÓN DEL SISTEMA TRANSCARIBE A CARGO DE TRANSCARIBE S.A". Mediante Resolución No. 177 del 22 de noviembre de 2017 se adjudicó el suministro de 69 padrones.

En atención a la reunión llevada a cabo entre los financieros de las partes el día 17 de octubre, el director Administrativo y Financiero presenta un informe, cuya recomendación fue expuesta en la reunión del 18. De manera concluyente el funcionario manifiesta que ofrecer \$3.200.000.000,00 es una cifra que compensaría de manera satisfactoria al contratista y evitaría las consecuencias de un pleito.

En atención a todo lo anterior se procede a continuación a hacer un comparativo de lo pactado en el contrato vs lo ejecutado en la realidad, con el propósito de ponderar las condiciones del ARREGLO.

OBLIGACION A CARGO DE LA ENTIDAD	PACTADO EN EL CONTRATO	ENTREGADO AL CONTRATISTA	OBSERVACIONES
FLOTA	147 busetones (pedido 1 y 3 en función de la demanda del sistema)	30 busetones (pedido 1)	Teniendo en cuenta que los concesionarios tampoco han entregado los pedidos 3, en atención a que nos encontramos aún en fase intermedia, la flota que se entrego es la que corresponde al pedido.
	89 padrones (pedidos 1, 2 y 3).	0	La entidad solo hasta diciembre de 2017 celebró el contrato para la entrega de los buses. A la fecha la flota adquirida de 69 buses tipo padrón está en los patios.
VALOR ESTIMADO	\$38.719.000.000.00, compuesto por:	La entidad ha pagado por concepto de valor	Como se observa con el arreglo

	<p>- Valor fijo mensual equivalente a: 9 pagos de \$747.900.179,00= \$6.731.101.611,00 12 pagos de \$537.542.841,00= \$6.450.514.092,00 12 pagos de \$545.576.775,00= \$6.546.921.300,00 <b>TOTAL:</b> <b>\$19.728.537.003,00</b> <b>(valor 2016)</b></p> <p>+ Valor variable por km recorrido dependiendo de la tipología</p>	<p>fijo mensual la suma de: \$8.997.635.970,00</p> <p>Se llega a un arreglo de \$3.200.000.000,00 más impuesto, que se estima en la suma final de \$3.500.000.000,00.</p> <p>Este valor surge de la recomendación dada por el Director Administrativo y Financiero de la entidad.</p> <p>Lo que arroja un total a pagar por la entidad por valor fijo mensual de <b>\$12.497.635.970,00</b></p>	<p>directo la entidad no ha pagado la totalidad de lo pactado como valor fijo mensual. Por este concepto la entidad deja de pagar la suma de <u>\$7.230.901.033,00</u>, tras la cifra propuesta de arreglo directo, que es una cifra mayor a la correspondiente al año que no se dio la prestación del servicio.</p> <p>Los valores variables se han visto afectados por no haber cumplido con los kilómetros recorridos que de acuerdo al contrato se deben ejecutar y porque de la totalidad de la flota solo se han entregado 30 busetones.</p>
	<p>remuneración mensual desde abril de 2016 y hasta diciembre de 2018 (2 años y 9 meses)</p>	<p>Remuneración mensual desde febrero de 2017 hasta diciembre de 2018 (1 año y 11 meses)</p>	<p>Se reconocen a través del arreglo directo los costos asumidos por el contratista en el 2016, que ascienden a la suma de \$655.510.674,00. Además se tuvo en cuenta el gasto de 387 millones del pago a la banca de inversión SPS por la estructuración. Estos valores se encuentran incluidos en la cifra</p>

			ofrecida de \$3.200.000.000,00.
--	--	--	------------------------------------

Teniendo en cuenta el concepto jurídico de los asesores externos EXPOSITO ABOGADOS, resulta imperioso para la entidad llegar a un arreglo y así evitar una demanda cuya probabilidad de pérdida es alta, y resultaría onerosa para la entidad, teniendo en cuenta que los hechos de incumplimiento reposan en cabeza de TRANSCARIBE S.A.

Una demanda del contratista CCSI versaría sobre el valor fijo mensual que debía percibir más los kilómetros recorridos por la operación de la totalidad de la flota de vehículos busetones y padrones, que serían los \$38.719.000.000,00 pactados originalmente en el contrato, menos el valor pagado por la entidad a la fecha y lo estimado por km recorrido para finalizar el 2018, más los intereses causados por el no pago oportuno, las costas, agencias en derecho y los honorarios de un abogado para ejercer nuestra defensa.

Por todo lo anterior considero, haciendo una ponderación de las consecuencias económicas para la entidad al no llegar a un arreglo directo versus el pago que dice aceptar el contratista como valor fijo mensual para culminar la prestación del servicio hasta el año 2018, esto es, \$3.200.000.000,00 más impuestos, resulta conveniente a los interés de la entidad.

Como se puede leer del ejercicio anterior, solo por valor fijo mensual la entidad deja de pagar la suma de \$7.230.901.033,00.

Finalmente recomiendo que se incluya en el ACTA donde conste el arreglo directo las siguientes renunciaciones del contratista:

A:

- cualquier reclamación que resulte del trámite de ARREGLO DIRECTO;
- iniciar cualquier acción prejudicial o judicial que guarde relación directa o indirecta con la remuneración del contrato, la cual ha sido revisada en el trámite de arreglo directo iniciado por TRANSCARIBE S.A., relacionadas con el rompimiento del equilibrio económico del Contrato de Prestación de Servicios No. CP-003-2015, intereses, gastos administrativos, etc."

Este fue el documento resumen del arreglo, en el cual se puede leer el beneficio en la revisión del contrato, y los pagos efectuados, los cuales demuestran de manera clara que se ha pagado lo debido, no en exceso como lo dice el informe.

Se anexa acta de reunión No. 11 de ARREGLO DIRECTO.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria sea excluida.

## **ANÁLISIS RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°2 (CONTRALORÍA)**

En el análisis a la respuesta esta comisión auditora conceptúa que la respuesta de la entidad no desvirtúa la violación de los principios de la contratación pública de economía, eficiencia, eficacia, responsabilidad y equilibrio contractual puesto que no se demuestra en la respuesta allegada con sus soportes la contraprestación o beneficio recibido por Transcaribe S.A con motivo del pago del costo fijo por valor de \$11.089.191.029. En la respuesta a la presente observación Transcaribe S.A hace referencia al arreglo directo que lleva a cabo con CCSI entre diciembre de 2017 y octubre de 2018. De este arreglo directo Transcaribe S.A. resalta que las condiciones pactadas en el contrato y lo ejecutado en la realidad surgen diferencias por lo cual se llega al arreglo de reconocer a CCSI la suma de \$12.497.635.970 de un valor total de \$19.728.537.003 por lo que Transcaribe S.A considera que se ahorró la suma de \$7.230.901.033. Para Transcaribe S.A. le resulta beneficiosos este arreglo directo con CCSI que afrontar un litigio que tendría como base el valor total del contrato de \$38.719.000.000 (Treinta y ocho mil setecientos diecinueve millones). Para la comisión auditora considera de acuerdo a la respuesta de la entidad: (i) Si el pedido de flota no llego completo de 147 vehículos sino solamente 30 vehículos en octubre de 2016 por que no se hizo el respectivo ajuste al contrato. (ii) Por que se estima el valor del contrato en \$39.719.000.000 en enero de 2016 y se perfecciona en esa fecha si aún no estaban dadas las condiciones para su ejecución (no había llegado la flota). (iii) Por que Transcaribe reconoce costos del año 2016 si la ejecución del contrato inicia en enero del 2017. (iv) En los anexos y/o soportes allegados para sustentar la respuesta se encuentran pagos que no están relacionados con el objeto del contrato y corresponde a la vigencia 2016, soportes como, por ejemplo:

### **SOPORTES Y/O ANEXOS:**

#### **1.1. Informe N°7 sobre el contrato CCSI – Rafael David Escalante Cortina - asesor externo – octubre de 2018.**

En este informe se muestra un ejercicio de modelación financiera donde se resalta el Flujo de Caja Libre, la afectación al CAPEX (inversión) y al OPEX (costos operativos) teniendo en cuenta que entraron en operación solamente 30 buses. De este informe se extrae lo siguiente expresado por el asesor Rafael Escalante:

*“Se observa en el estado de resultado se puede observar que la empresa CCSI en los años 2017 y 2018 existe una utilidad positiva que muestra la situación financiera optima de la empresa CSSI S.A.S. es importante anotar que en el*

*año 2018 se estima un pago total del componente fijo en 4.594 millones de pesos los cuales alcanzan a sustentar el equilibrio financiero del contratista. Es importante dejar claro que TRANSCARIBE S.A. le ha cancelado por componente fijo en el año 2018 \$2.144 millones y con completado con \$2.450 millones se alcanza el equilibrio financiero del contrato de operación de la porción No 2.*

*En el informe actual se incluyen los gastos que reporto la empresa CCSI entre el inicio del contrato y la entrada en operación en el 2017 el cual fue calculado en 655 millones, además se tuvo en cuenta el gasto de 387 millones de gastos a la banca de inversión SPS por la estructuración, este valor, está incluido en la cláusula del contrato y se incluyó en el modelo financiero en la cuenta de otros gastos.”*

De lo anterior, la comisión auditora conceptúa que este análisis era necesario para el arreglo directo, sin embargo, esto se hace en octubre de 2018 cuando ya el contrato había prácticamente avanzado en un 92%; ya se habían realizado todos los pagos por concepto de costos fijos quedando a octubre un saldo por pagar para cubrir la cláusula 7 literal A del contrato.

El saldo por pagar a octubre de 2018 a CCSI, según Transcaribe era de \$10.730.901.033, que resulta de restar del valor total de la cláusula 7 literal A, del contrato, cuyo monto asciende a \$19.728.537.003, es decir, a la fecha, Transcaribe SA ya había cancelado \$8.997.635.970, correspondiente a costos fijos. De este saldo por pagar de \$10.730.901.033 se hace un arreglo directo entre Transcaribe SA y el contratista CCSI, por valor de \$3.500.000.000, por lo que Transcaribe dice que se ahorró la suma de \$7.230.901.033.

Para la comisión auditora el arreglo directo para cubrir el saldo del contrato CP-003 de 2015, no justifica ni soporta el hecho de haber desembolsado \$11.089.191.029 por costos fijos, pues, de acuerdo a Transcaribe, con esa negociación el ente gestor, se ahorró \$7.230.901.033. sin embargo, no tiene en cuenta Transcaribe SA, que estos \$19.728.537.003. estaban soportados en la proyección de operación de 36 meses, desde enero de 2016 a diciembre de 2018, lo cual no ocurrió, pues la operación arranco en enero de 2017, es decir, con un año de retraso, por lo cual era fundamental y necesario reestructurar la fórmula de pagos al contratista o algo sencillo, restar los pagos correspondientes al año 2016 por concepto de costo fijo, lo que sumaría respecto al año 2017 (\$ 6.450.514.092) y 2018 (\$ 6.546.921.300) de operación \$ 12.997.435.392 por concepto de costo fijo, por lo que en la práctica, dicho ahorro no existió, antes por el contrario, se pagó en su totalidad, lo correspondiente a los 2 años de operación por concepto de costo fijo al contratista CCSI.

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

Analizado lo anterior, esta comisión auditora reitera, que no hubo ningún ahorro, ni era necesario un arreglo directo, pues se pagó la totalidad de lo proyectado en el contrato para dos años de operación por concepto de costo fijo y que, además, no existen los soportes que permitan colegir a esta comisión auditora, que hubo una contraprestación a Transcribe SA, por parte del contratista CCSI para el pago de \$11.089.191.029 por costos fijo, Pues, estos soportes analizados por la comisión auditora, no tienen relación con el objeto del contrato, son del año 2016, cuando no estaba en ejecución el contrato, y ni sumados estos alcanzan a justificar siquiera el 7% del valor total del pago por costo fijo.

## 1.2. Radicado interno 0856 CCSI SOPORTE DE COSTOS DE 2016

Mediante oficio de abril 09 de 2018 CCSI relaciona costos incurridos en el año 2016

• Resumen de sobrecostos.

CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL DE INDIAS	
RESUMEN DE SOBRECOSTOS	
CONCEPTO	VALOR
NOMINA DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	186.600.000
SEG. SOCIAL DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	59.532.588
PREST. SOCIALES DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	40.892.649
SERVICIOS PUBLICOS DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	2.254.026
ARRIENDO OFICINA DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	31.320.000
CONTEDORES ENERO A DICIEMBRE DE 2017	106.086.400
ARRIENDO PARQUEADERO CAMINO DEL MEDIO OCTUBRE DE 2016 AL ABRIL 2107	217.301.861
REVISORIA FISCAL DE FEBRERO A OCTUBRE DE 2016	68.400.000
<b>TOTAL</b>	<b>712.387.524</b>

Estos soportes fueron allegados a Transcribe S.A. como parte del arreglo directo. Aquí observamos cobros por parte de CCSI, que no tienen relación con el objeto del contrato, como, por ejemplo: el cobro por valor de \$ 217.301.861 correspondiente al arriendo de un parqueadero en el barrio Camino del medio, en las fechas octubre de 2016 a abril de 2017. Se resalta que la ejecución del contrato con CCSI, empezó ejecución en enero de 2017, y Transcribe SA dio en comodato las instalaciones en Patio Portal, para que CCSI tuviera sus oficinas y los vehículos a operar, por lo que no encuentra esta comisión auditora justificación para el pago de este concepto del ente gestor al contratista CCSI. Lo anterior, es un detrimento al erario público del Distrito de Cartagena, violatorio de los principios de economía, eficiencia, eficacia, transparencia y moralidad pública establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, 1474 de 2011 y Ley 610 del 2000.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

De igual forma, es injustificado el pago por parte del ente gestor a CCSI de los conceptos: “arriendo de oficina de febrero a octubre de 2016” por valor de \$31.320.000 y “contenedor enero a diciembre de 2017” por valor de \$106.086.400, pues, el primero, es decir, “arriendo de oficina de febrero a octubre de 2016” no haya soporte legal, debido a que no podía cobrarse dicho concepto, en el año 2016, porque aun el contrato no había dado inicio, si se tiene en cuenta que este solo entro en ejecución, un año después, en enero de 2017. Por lo que dicho pago se configura en un detrimento al erario del Distrito de Cartagena de Indias, y viola flagrantemente los principios de la contratación estatal como lo son: economía, eficiencia, eficacia, transparencia y moralidad pública establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, 1474 de 2011 y Ley 610 del 2000.

En igual sentido, encuentra comisión auditora, que no hay justificación para el pago a CCSI por parte de Transcribe SA del concepto “contenedor enero a diciembre de 2017” por valor de \$106.086.400, pues Transcribe SA entrego en comodato las instalaciones en patio portal, para el funcionamiento de las oficinas de CCSI, Por lo que dicho pago se configura en un detrimento al erario del Distrito de Cartagena de Indias, y viola flagrantemente los principios de la contratación estatal como lo son: economía, eficiencia, eficacia, transparencia y moralidad pública establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, 1474 de 2011 y Ley 610 del 2000.

Por ultimo determina esta comisión auditora que el pago de los conceptos: “nómina de febrero a octubre de 2016” por valor de \$186.600.000; “seguridad social de febrero a octubre de 2016” por valor de \$59.532.588; “prestaciones sociales de febrero a octubre de 2016” por valor de 40.892.649; “servicios públicos de febrero a octubre de 2016” por valor \$2.254.026; y “revisoría fiscal” por valor de \$68.400.000, no encuentran soporte legal o fundamento jurídico, pues la ejecución del Contrato con CCSI, dio inicio en enero de 2017, fecha en la cual empezó la operación de los vehículos de Transcribe SA en el SITM, como dueños de la porción o concesión N° 2, por parte de CCSI.

## **2. ESTADOS FINANCIEROS CCSI A CORTE DICIMBRE 31 DE 2017**

Reflejan:

- ingresos por \$5.917.834.853
- Gastos por \$4.931.847.952
- Utilidad por \$985.987.701
- Activo por \$3.165.904.775

- Pasivo por \$1.679.917.074
- Capital por \$500.000.000

Para el año 2017 el contratista CCSI recibió mayores ingresos por operación en el SITM (\$5.917.834.853) que los generados por el propio dueño de la concesión, Transcaribe SA, quien recibió por este mismo concepto la suma de \$4.385.813.552, es decir, un 26% menos de ingresos, concretado en la diferencia de \$1.532.021.301, que dejó de percibir el dueño de la porción N° 2 con respecto a su operador CCSI

Para esta comisión auditora en conclusión el contrato con CCSI le ha generado pérdidas a Transcaribe S.A. y unos desembolsos por costos fijos sin tener la claridad y objetividad sobre esta contraprestación establecida contractualmente. Transcaribe S.A. realizó pagos por costos fijos sin recibir la debida contraprestación correspondiente asumiendo costos de CCSI sin aún estar en ejecución el contrato.

#### **CONCLUSIONES:**

- (i) En la totalidad del año 2016, no hubo operación por parte de los vehículos de Transcaribe SA, en el SITM, pues, estos solo vinieron a servirse en el sistema, en la fecha correspondiente a enero de 2017, fecha en la cual entro en ejecución el contrato de prestación de servicios con CCSI, cuyo objeto es la operación de la Concesión N° 2 del sistema integrado, por ende, no hubo una contraprestación por parte del contratista CCSI a Transcaribe SA, en el año 2016, que justificara el pago de \$712.837.524.
- (ii) Los soportes aportados por parte de Transcaribe SA a esta comisión auditora no desvirtúan el hallazgo elevado por esta comisión auditora en la cuantía de \$11.089.191.029. lo anterior, debido a que corresponden a cuentas de cobro que no están relacionadas con el objeto del contrato y corresponden al año 2016, cuando los vehículos de Transcaribe no estaban en operación en el SITM, además, que es lo más preocupante, no se aportan más soportes por parte del ente gestor que permitan colegir, que contraprestación recibió por parte de CCSI, Transcaribe para el pago de este dinero

- (iii) La relación costo-beneficio de esta contrato es adversa para Transcribe SA, pues en el año 2017 las pérdidas fueron de \$8.019 millones; en el 2018 fueron de \$7.204 millones; además los ingresos del dueño de la concesión N° 2, Transcribe SA, fueron muy inferiores a la de su contratista CCSI desde que entro en ejecución el contrato, como a continuación se detalla: en el año 2017 los ingresos de CCSI ascendieron a la suma de \$5.917.834.853, mientras que los generados por Transcribe SA, fueron de \$4.385.813.552; en el año 2018, los ingresos de CCSI fueron de \$ 7.596 millones, mientras que los de Transcribe SA fueron de \$ 5.201 millones.
- (iv) Por ende, esta comisión determina los soportes aportados por Transcribe SA no desvirtuar el hallazgo elevado por esta comisión auditora, por ende, el mismo quedará en firme, y será trasladado al área de Responsabilidad fiscal para lo de su competencia.

Esta comisión auditora determina, que el contrato suscrito entre Transcribe SA y Cartagena Complementaria y Social de Indias, CCSI, le ha generado pérdidas al primero por valor de \$11.089.191.029, que corresponden a unos desembolsos por costos fijos que pagó Transcribe SA, sin recibir una contraprestación, por dicho pago, de igual manera, Transcribe S.A. realizo pagos por costos fijos a CCSI sin aún estar en ejecución el contrato y por servicios que no tenía relación con el objeto del contrato. Por lo anterior, esta comisión auditora deja en firme la observación N°2 con presunto alcance Fiscal y Disciplinario por valor de \$11.089.191.029 y está pasará a ser Hallazgo con incidencia fiscal y disciplinaria en la cuantía de\$11.089.191.029. Además, se dará traslado del mismo a la Dirección Técnica de Responsabilidad Fiscal.

➤ **Observación Administrativa No. 3 Con Presunta Incidencia Disciplinaria**

Incumplimiento de la cláusula 10, suscripción del contrato de fiducia del patrimonio autónomo para el manejo de los recursos del fondo unificado de desintegración y de operadores, del contrato de concesión No. TC-LPN-004-2013

De acuerdo a la cláusula 10, los desembolsos al Fondo Unificado FUDO se harían en las siguientes fechas contractuales:

Desembolso para desintegración fase 1 y fase 2:

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

Mes	% Desintegración
+1	21.07%
+7	21.07%
+19	19.29%

Desembolso para desintegración fase 3. Si no ocurre la fase intermedia.

Mes	Desintegración
+9 meses desde fin de fase 2	19.29%
+19 meses desde fin fase 2	19.28%
Total	100%

Desembolso para desintegración fase intermedia y fase 3

Mes	Desintegración
+1 mes desde fin de fase 2	19.29%
+9 meses desde inicio de fase 3	19.28%
Total	100%

De acuerdo con lo establecido en el cronograma de aportes al FUDO, la siguiente es la forma como se distribuían los aportes, sin embargo, los aportes por parte de Sotramac y Transcribe operador, fueron incumplidos en las fechas establecidas para dichos aportes, e incluso están en mora de realizar la totalidad de los aportes #3 al FUDO, como se detalla seguidamente:

Aportes contractuales:

Cuadro 1						
	Valor aporte contractual (cifras pesos de 2013)	%	Aporte 1 (oct/2015) 21,07%	Aporte 2 (abr/2016) 21,07%	Aporte 3 (abr/2017) 19,29%	Aporte 4 (mar/2020) 19,29%
Sotra	90.100.000.000	37.75%	18.984.070.000	18.984.070.000	17.380.290.000	17.380.290.000
TCO	75.500.000.000	31.63%	15.907.850.000	15.907.850.000	14.563.950.000	14.563.950.000
Trans	73.100.000.000	30.62%	15.402.170.000	15.402.170.000	14.100.990.000	14.100.990.000
Total aportes	238.700.000.000	100%	50.294.090.000	50.294.090.000	46.045.230.000	46.045.230.000

Fuente: Transcribe

Aportes efectivos por parte de Sotramac S.A.S:

Para octubre del año 2015 los operadores debían aportar la primera cuota al FUDO tal cual lo muestra el cuadro 1. Para el caso del operador Sotramac, debía aportar \$18.984.070.000. Sotramac, cubre la primera cuota entre octubre del año 2017 y octubre del año 2018, es decir, con un retraso de dos (2) años para cubrir la primera cuota. Para abril del año 2016 debía cubrir la segunda cuota por valor de \$18.984.070, para esta cuota Sotramac, abona en octubre de 2017 \$8.422.800.795 quedando un saldo por pagar de la segunda cuota de \$10.561.269.204. Para abril del año 2017 se pactó inicialmente la tercera cuota

por valor de \$17.380.290.000, sin embargo, este plazo se amplió hasta marzo del año 2018. A marzo del 2018 Sotramac, debía por el saldo de la cuota dos y tres la suma de \$27.941.559.204. A este valor adeudado por Sotramac, se le aplicó una compensación (proforma 7) por valor de \$11.854.282.401.

Cuadro 2			
	Pago o abono realizado (Cifras en pesos 2013)	Saldo por aportar contractual (Cifras en pesos de 2013)	Fecha exigible del pago y/o fecha pago o abono
Sotramac		18.984.070.000	Oct-15
<b>Valor aporte contractual #1</b>	18.984.070.000,00	18.510.748.290,12	Oct-15
Abono aporte 1	(473.321.709,88)	10.749.263.499,30	Nov-15
Abono aporte 1	(7.761.484.790,82)	9.633.272.220,85	Oct-16
Abono aporte 1	(1.115.991.278,45)	2.798.104.688,91	Ene-17
Abono aporte 1	(6.835.167.531,94)	675.124.873,50	Sep-17
Abono aporte 1	(2.122.979.815,41)	(8.422.800.795,88)	Oct-17
Abono aporte 1	(9.097.925.669,38)	10.561.269.204,12	Abr-16
<b>Valor aporte contractual #2</b>	18.984.070.000,00	27.941.559.204,12	Abr-16
<b>Valor aporte contractual #3</b>	17.380.290.000,00	16.087.276.802,82	
Abono por compensación	(11.854.282.401,30)		

Sotramac, de los tres aportes ya causados al FUDO, por valor de \$55.348.430.000 ha abonado en pesos \$27.406.870.796 y ha compensado (Proforma 7) \$11.854.282.401 quedando un saldo por cubrir de \$16.087.276.802 en pesos de del año 2013.

Cuadro 3			
	Pago o abono realizado (Cifras en pesos 2013)	Saldo por aportar contractual (Cifras en pesos de 2013)	Fecha exigible del pago y/o fecha pago o abono
Transcribe operador			
<b>Valor aporte contractual #1</b>	15.907.850.000,00	15.907.850.000,00	Oct-15
Abono aporte 1	(15.748.298.198,77)	159.551.801,23	Jun-16
<b>Valor aporte contractual #2</b>	15.907.850.000,00	16.067.401.801,23	abr-16
Abono aporte 1 y 2	(1.891.917.314,23)	14.175.484.487,00	Oct-16
Abono aporte 1 y 2	(621.803.492,48)	13.553.680.994,52	Nov-16
<b>Valor aporte 3 contractual</b>	14.563.950.000,00	28.117.630.994,52	abr-17
Abono aporte 2 y 3	(13.755.899.233,83)	14.361.731.760,69	jul-16
Abono aporte #3	(15.981.313,34)	14.345.750.447,35	oct-16
Saldo aporte #3		<b>14.345.750.447,35</b>	

Transcribe S.A. realiza el primer aporte al FUDO en junio de 2016 por valor de \$15.748.298.198,77, cuando la fecha del aporte contractualmente estaba fijada para octubre del año 2015 por valor de \$15.907.850.000. Para abril del año 2016, se debía hacer el aporte No. 2 por valor de \$15.907.850.000, sin embargo, este cubrió en un 100% en julio del año 2017, 15 meses después. El aporte No. 3 que estaba para abril del año 2017, se le hace un abono en octubre del año 2017

quedando un saldo por cubrir actualmente por valor de \$14.345.750.447,35. A la fecha tiene un retraso de veintisiete (27) meses contados a partir del vencimiento contractual establecido en abril de 2017.

Sotramac y Transcribe operador, han incumplido las obligaciones establecidas en el artículo 10, de los contratos de concesión, generando una afectación negativa en el SITM, que van en detrimento del avance del mismo y de la cobertura del mismo en la ciudad de Cartagena de Indias, afectando procesos, como:

(I) La demanda referente, (II) déficit en el sistema, (III) imposibilidad de cubrir el total de los egresos teóricos del sistema, (IV) afectación a Transambiental, como operador de la concesión #2, pues no puede completar su pedido de flota, (V) aumento del transporte ilegal, (VI) derechos de renovación de propietarios de vehículos, (VII) no avanza el sistema a etapa plena de operación, (VIII) aumento de la tarifa usuario, (IX) insostenibilidad del sistema, (X) pérdidas por concepto de diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa usuario.

Sin embargo, hay otros procesos que se ven afectados directamente por dicho incumplimiento a parte de los anteriormente citados, puesto que los aportes a FUDO y los pedidos de flota de las concesiones, son la estructura del SITM e irradian todos los procesos concomitantes de la operación. Como a continuación se detalla: (XI) Estancamiento del plan de implementación del SITM (XII) Imposibilidad de seguir con el cronograma de desintegración y desvinculación de vehículos de las rutas del TPC (XIII) Estancamiento de la flota de Transcribe operador (XIV) Imposibilidad de apertura nuevas rutas del SITM.

***Por el presunto incumplimiento, de la cláusula #10 de los contratos de concesión por parte de Sotramac, Transcribe S.A. -Operador y Alcaldía Mayor de Cartagena, al no realizar los aportes #3 en las fechas contractuales, y el incumplimiento de la cláusula # 89 del contrato de concesión, por parte de Transcribe ente gestor, en su deber de interventoría y control del concesionario, como supervisor técnico, legal, administrativo, financiero y jurídico del contrato de concesión, se dará traslado de este informe en su integridad, a la Procuraduría General de la Nación, para lo de su competencia***

**PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 3:**

Respecto al incumplimiento del aporte #3 al FUDO por parte del Concesionario SOTRAMAC, precisamos que, a la fecha, cumplió con su aporte No. 3, según consta en certificación expedida por ALIANZA FIDUCIARIA S.A. se adjunta para su conocimiento.

Se pudo certificar que los días 27 y 30 de septiembre de 2019, el patrimonio autónomo recibió traslado de aportes por parte de SOTRAMAC S.A.S., con los cuales se cumplía, con el desembolso No. 3. Los valores trasladados fueron los siguientes: \$14.056.224.900 y \$6.834.908.124. De esta forma, se puso en marcha de forma inmediata el desmonte del TPC.

Sobre el trámite desplegado por la entidad a efectos de lograr el cumplimiento de la obligación contractual debemos precisar que se inició TRAMITE DE MULTA, dando aplicación a lo establecido en el artículo 86 del estatuto anticorrupción, finalizando con la expedición de la Resolución No. 122 de fecha treinta (30) de agosto de 2019, al haberse superado el hecho que genera el trámite.

Así mismo se impusieron descuentos automáticos al concesionario, en los valores que se detallan a continuación:

# CONTRALORIA

DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

VIGENCIA 2018		VIGENCIA 2019	
SEMANA DE LIQUIDACIÓN	DESCUENTO AUTOMÁTICO APLICADO	SEMANA DE LIQUIDACIÓN	DESCUENTO AUTOMÁTICO APLICADO
11	\$ 3.906.210,00	01-02-03	\$ 46.882.773,51
13-14-15-16	\$ 8.084.304,36	04-05	\$ 64.986.696,02
17-18	\$ 53.091.511,19	06	\$ 38.227.468,24
19-20	\$ 52.756.249,90	07	\$ 26.759.227,77
21-22-23	\$ 73.786.415,19	08	\$ 26.759.227,77
24	\$ 25.825.245,32	09	\$ 26.759.227,77
25-26-27-28	\$ 103.265.914,57	10	\$ 26.759.227,77
29-31	\$ 73.034.683,13	11	\$ 26.759.227,77
32-33-34	\$ 76.039.090,67	12	\$ 26.759.227,77
35-36	\$ 47.152.437,55	13	\$ 22.936.480,95
37-38	\$ 50.779.578,13	14-15	\$ 57.299.744,89
39-46	\$ 199.064.570,74	16-17	\$ 53.479.761,90
47-48	\$ 50.598.380,20	18	\$ 22.903.294,40
49	\$ 25.299.190,10	19	\$ 26.720.510,13
50-51-52	\$ 75.733.711,06	20-21	\$ 53.768.959,45
<b>TOTAL 2018</b>	<b>\$ 918.417.492,11</b>	22	\$ 23.066.710,25
		23	\$ 26.911.161,96
		24	\$ 26.827.779,98
		25	\$ 26.827.779,98
		26	\$ 26.827.779,98
		27	\$ 26.827.779,98
		28	\$ 26.827.779,98
		29	\$ 26.827.779,98
		30	\$ 26.827.779,98
		31	\$ 26.827.779,98
		<b>TOTAL 2019</b>	<b>\$ 812.361.168,16</b>
		<b>TOTAL DESCONTADO</b>	<b>\$ 1.730.778.660,27</b>

De acuerdo a lo anterior, el concesionario ya cumplió con la obligación del aporte #3 al FUDO del sistema, y durante el término de su incumplimiento resarcó con los descuentos automáticos, que a la fecha han sido distribuidos a través del Fondo de Contingencias a los operadores.

Respecto al aporte #3 a cargo del Distrito (porción No. 2 del sistema), a la fecha no ha sido posible hacerlo, a pesar de las sendas comunicaciones y requerimientos remitidos a los distintos alcaldes, y al Concejo Distrital de Cartagena.

De todos los trámites desplegados por la entidad para que se cumpla con la obligación se puso en conocimiento a la comisión auditora a través del oficio TC-DJ-07.01-1262-2019 de fecha 25 de julio de 2019, el cual se adjunta a esta respuesta.

Con el desembolso de SOTRAMAC S.A.S, y a expedición de la Resolución No. 0004554 del 18 de septiembre de 2019, a cargo del Ministerio de Transporte, mediante la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena – Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, se reúnen los requisitos legales, para dar inicio a la operación de la ruta a101. Así las cosas, se reactiva el cronograma de operación de rutas del SITM.

Como hecho sobreviniente, se espera que se den los presupuestos necesarios para que se incremente la demanda del sistema, y se logre la medición de la demanda referente de igual forma, hito que activaría las restantes fases del cronograma.

Vale la pena rescatar que el ente gestor, llevó a cabo las acciones contractuales pertinentes, con el fin de sancionar el incumplimiento de SOTRAMAC S.A.S y llevarlo a la subsanación de su omisión.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria sea excluida.

### **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°3 (CONTRALORÍA)**

De acuerdo a la respuesta dada por el sujeto de control, y los soportes aportados por este, que evidencia por parte de Sotramac SAS, el cumplimiento contractual del realizar el aporte N° 3 al FUDO, en las fechas indicadas arriba por Transcribe SA, esta comisión da por subsanada dicha observación pero de forma parcial, pues si bien es cierto que Sotramac SAS, honro dicha obligación, no es menos cierto que el Distrito de Cartagena no lo ha hecho, por lo que la Contraloría Distrital de Cartagena, deberá realizar seguimiento al cumplimiento de esta cardinal obligación, que nutre el avance del SITM en la ciudad, por lo que deberán establecer un plan de mejoramiento, para verificar el correcto cumplimiento de esta obligación por parte del Distrito de Cartagena. Por lo anterior, el alcance Disciplinario de la observación N°3 se desvirtúa y el mismo pasa a ser Hallazgo administrativo.

#### **➤ Observación Administrativa No. 4 Con Presunta Incidencia Disciplinaria**

Incumplimiento de la cláusula # 64, de los contratos de concesión, proceso de desvinculación del transporte público colectivo y entrada en operación de la flota del sistema Transcribe por parte de Sotramac y Transcribe operador, de los pedidos de flota #1 y #2. De acuerdo a los contratos de Concesión, las concesiones operadoras, debían contar con los siguientes pedidos de flota #1 y #2, en las siguientes fechas contractuales:

Fase I	Etapa pedagógica				Fecha de ingreso de pedido de flota #1
Pedido de flota:	se pedirán las siguientes flotas en un plazo no superior a cinco (5) días hábiles posteriores al cierre financiero				Fecha de cierre financiero de Sotramac y Transambiental: 4 de Junio de 2015
Pédido#1	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total	El pedido de flota #1 debió entrar en operación el 11 de noviembre de 2015, fecha en la que iniciaba la etapa pedagógica
Articulado	22			22	
Padrón		49	61	110	
Busetón	48	30	39	117	
	70	79	100	249	

Fase II	Etapa pedagógica y etapa regular				Fecha de ingreso de pedido de flota #2
Pedido de flota	Se pedirá la siguiente flota, en un plazo no mayor a sesenta (60) días, desde el inicio de la fase 2.				La fase #2 inicio el 11 de noviembre de 2016
Pedido #2	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total	El pedido de flota #2 debió entrar en operación a más tardar el 12 de enero de 2017
Articulado	32			32	
Padrón		35	28	63	
Busetón					
Total	32	35	28	95	
Entrada en operación N° 2: entran los vehículos del pedido N° 2.					

Fase III	pedido #3: en el momento que se active la fase 3, por la condición f2.1				Fecha de ingreso de pedido de flota #3
Pedido # 3	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total	No ha ingresado por activación de la fase intermedia
Articulado	0	0	0	0	
Padrón	0	0	0	0	
Busetón	78	73	28	179	
Total	78	73	28	179	

Fase III	pedido # 4 dos meses después de la entrada en operación del pedido # 3				Fecha de ingreso de pedido de flota #4
Pedido #4	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total	No han ingresado por activación de la fase intermedia
Articulado	0	0	0	0	
Padrón	0	0	0	0	
Busetón	42	37	56	135	
Total	42	37	56	135	

Fase intermedia	
Objetivo:	continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del transporte público colectivo
Inicio	la fase intermedia únicamente iniciara el día siguiente a la finalización de la fase 2
No se pide flota para el Sistema Transcaribe, en esta fase.	

Actualmente está es la flota con la que cuentan las concesiones operadoras, del SITM:

Transambiental

Tipología	Cantidad de buses
Padrón	93
Busetón	39
Totales	132

Sotramac

Composición de flota	
Tipología	Cantidad de buses
Articulado	54
Busetón	24
Totales	78

Transcaribe operador:

Composición de flota	
Tipología	Cantidad de buses
Padrón	69
Busetón	30
Totales	99

De acuerdo a lo anterior, actualmente deberían estar en servicio 658 vehículos en el SITM, correspondientes a las tipologías: articulado (54), padrón (173) y busetón (431), si se hubiera cumplido con todos los hitos correspondientes a las 3 fases de implementación del sistema por parte de las concesiones operadoras, contrario sensu, a la fecha operan solo 309 vehículos del total de 658 vehículos, clasificados así: articulados (54) padrón (162) y busetón (93), lo que se traduce en un porcentaje de cobertura en la ciudad de Cartagena de Indias de un 46,96% de flota del SITM. Sin embargo, se enfatiza, que muy a pesar de que se activó la fase intermedia en noviembre de 2016, y, por ende, no se han realizado los pedidos de flota #3 y #4 que corresponden a la fase #3 de implementación del SITM, que en total suman 314 vehículos correspondiente a esa etapa, es inadmisibles que aun al cierre de este informe, Sotramac y Transcaribe operador no hayan cumplido con la totalidad de los pedidos de flota #1 y #2, que en conjunto sumarían 344 vehículos. 249 vehículos en fase 1 y 95 vehículos en fase 2; de las tipologías: articulado (54) padrón (173) busetón (117).

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287

contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Los cuales de acuerdo a los contratos de concesión debieron ingresar a operación así: los 244 vehículos correspondientes a fase 1, progresivamente desde inicio de etapa pedagógica, es decir el 11 de noviembre de 2015, hasta completar la totalidad de vehículos e iniciar operación regular desde el 27 de marzo de 2016 con todo el pedido de flota #1. El pedido de flota #2 correspondiente a 95 vehículos, debió ingresar al SITM en un plazo no mayor a 60 días al inicio de la fase 2, fase que coincidía con el inicio de la operación regular, es decir, 27 de marzo de 2016, por ende, el pedido de flota #2 debía estar en operación regular a más tardar el 28 de mayo de 2016.

Lo anterior, refleja el ingreso tardío y desfasado del total de flota del pedido #1 y #2 que afecta la prestación del servicio por parte del sistema y cumplir con la oferta del mismo; actualmente Sotramac incumple con el pedido de flota #2 pues, cuenta con 24 busetones del total de 32 que se le exigían en este pedido, le falta por ingresar al sistema 8 busetones.

En igual sentido, Transcaribe operador ha incumplido los pedidos de flota #1 Y #2 pues, de los 84 padrones que deberían estar programados en operación, hay 69 en el SITM, y un faltante de quince (15) vehículos tipo padrón, que están en mora de ingresar al SITM. También hay incumplimiento del pedido de flota #2, ello debido a que de los treinta y cinco (35) vehículos tipo busetón, que debieron ingresar al sistema, hay 30 en operación, los que refleja un faltante de cinco (5) vehículos de esta tipología por ingresar.

En ese orden, de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, deberían estar operando a esta fecha, implementadas todas las fases, 658 vehículos en el SITM, sin embargo, solo están en operación regular 309, por el hecho generador de la activación de la fase intermedia. Lo que refleja un porcentaje de cobertura en la ciudad, de un 46,96% de flota del SITM. De igual forma se concluye que de los 344 vehículos que conforman los pedidos de flota #1 y #2 que ya debían estar en operación, de acuerdo a lo establecido en los contratos de concesión, hay actualmente 309 vehículos, lo que se traduce en un cumplimiento 89, 8 % de esta obligación que está en mora de cumplirse de acuerdo a los contratos de concesión, desde hace más de tres (3) años, si se tiene en cuenta que el pedido de flota #2 debió ingresar al sistema, a más tardar el 28 de mayo de 2016.

***Por el presunto incumplimiento de la cláusula #64 de los contratos de concesión correspondiente a la obligación por parte de Sotramac S.AS, Transcaribe S.A.- Operador y la Alcaldía Mayor de Cartagena al no realizar los pedidos de flota #1 y #2 en las fechas contractuales y servirlos en el sistema, se dará traslado de este informe en su integridad a la Procuraduría General de la Nación para lo de su competencia. (Ley 734 de 2002, art-22, 27, 34)***

## **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 4:**

Sobre la realización de los pedidos de flota #1 y #2 en las fechas contractuales y servirlos en el sistema, debemos aclarar que a la fecha se encuentran completos los pedidos #2 de los operadores SOTRAMAC SAS y TRANSAMBIENTAL SAS.

Y es que los contratos de concesión respecto de las fechas de cumplimiento de estos hitos contractuales han sido objeto de modificación, a través de los OTRO SIES # 14 sobre el Contrato celebrado con SOTRAMAC SAS y # 8 sobre el Contrato celebrado con TRANSAMBIENTAL SAS, en atención a la justificación contenida en el texto de cada uno de los modificatorios contractuales, los cuales fueron puestos a disposición a la comisión.

El inicio de la Operación Pedagógica para los contratos de operación del SITM se produjo el día 11 de noviembre de 2015, con implementación progresiva en función de la disponibilidad de la flota y de la infraestructura de acuerdo con el "ACTA DE ACUERDO IMPLEMENTACIÓN OPERACIÓN PEDAGÓGICA", y culminó el 26 de marzo de 2016, de acuerdo con el otrosí correspondiente que amplió la fecha, así:

- ✓ 11 de noviembre hasta el 26 de noviembre de 2015: 1 articulado
- ✓ 27 de noviembre al 20 de diciembre: 5 articulados
- ✓ 20 de diciembre al 26 de diciembre de 2015: 14 articulados
- ✓ 27 de diciembre de 2015 – 29 de enero de 2016: 15 articulados

La Orden de Inicio de la Operación Regular de las tres (3) concesiones (operación y recaudo) se produjo el 27 de marzo de 2016.

A continuación, se enlistan las causas que dieron origen a la ampliación de la Operación Pedagógica, así como las que determinaron la implementación progresiva de infraestructura y flota:

- (i) Ausencia de disponibilidad plena de la flota por causas identificadas por BUSSCAR DE COLOMBIA, proveedor de los concesionarios de operación, que determinaron el ingreso progresivo al Sistema y no como estaba previsto, toda la flota al inicio de la etapa de pedagogía.
- (ii) Desembolso tardío de recursos por parte de los concesionarios de operación para cumplir el componente de desvinculación y desintegración, dada la reticencia del sector financiero a disponer recursos para Sistemas de Transporte Masivo por el precedente de otras ciudades.
- (iii) Rezago en la implementación de la porción de operación #2 a cargo de TRANSCARIBE S.A. que fue viabilizada como prestación directa del servicio a cargo del Ente Gestor.
- (iv) Demora en la puesta a punto de las estaciones ubicadas a lo largo del corredor troncal de la Avenida Pedro de Heredia, dado el deterioro de la infraestructura por el paso del tiempo sin operación del SITM.
- (v) Demora en la implementación de los equipos de recaudo
- (vi) Demora en la entrega del patio portal como consecuencia, de acuerdo con lo señalado por el CONCESIONARIO, de ausencia de disponibilidad de

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

recursos para realizar el pago de la infraestructura de acuerdo con lo previsto en el Documento CONPES de 2014.

Como consecuencia de todo lo anterior, la implementación del Sistema Transcaribe ha ocurrido con un desfase en cuanto a los tiempos que hacen parte de la proyección inicial. Estando justificado lo anterior, en el hecho cierto que refiere a la ausencia de interés del sector financiero por financiar proyectos de transporte, aspecto más relevante que ha determinado el rezago en la implementación dadas las cuantiosas inversiones que se deben realizar los proyectos de esta naturaleza.

De acuerdo con la estructuración inicial, la Fase 2 del Sistema terminó el 10 de noviembre de 2016 por haber transcurrido 12 meses desde el inicio de la operación pedagógica, hecho que se verificó el 11 de noviembre de 2015.

No obstante haber terminado la Fase 2 de operación el 10 de noviembre de 2016, lo cierto es que, a la fecha, la implementación ha ocurrido de manera diferente a la planeada, siendo solamente posible realizar la medición prevista en el contrato de concesión que refiere al 75% de la demanda referente, como segunda condición para culminar la Fase Intermedia en la que se encuentran los contratos de concesión para la operación, cuando se encuentren plenamente implementadas las obligaciones contractuales previstas para el fin de esa Fase Intermedia

Lo anterior, teniendo como determinante que el Sistema Transcaribe se estructuró de manera que las inversiones se realizaran de acuerdo con la demanda real del Sistema, para mitigar los riesgos asociados a la solicitud de flota e inversiones que no se requirieran porque la demanda no alcanzó las previsiones de estructuración.

Cobró relevancia ajustar la operación regular en punto a la Fase Intermedia de manera que la transición hacia la solicitud de implementación de todas las inversiones por los operadores del Sistema, o su restricción llegando sólo al 65% del ingreso esperado, se adopte tras la adecuación del contrato a la ejecución real, permitiendo que sea incorporada la totalidad de la flota del Sistema prevista para la Fase 2, por lo menos de los dos Concesionarios, con un tiempo de maduración para poder medir si el Sistema realmente requiere o no las inversiones que demanda la Fase 3, o sólo se queda hasta la operación Intermedia que presiona la demanda, pero sin hacer inversiones adicionales en flota.

En relación con la incorporación de la flota a cargo de Transcaribe S.A. en su rol de Operador del Sistema, es claro que la medición de la demanda referente se hace en función de las rutas implementadas, de ahí que, sin desconocer que debe incorporar la flota, la medición se puede adelantar con la flota del CONCESIONARIO prevista para la Fase 2.

En ese escenario, el contrato de concesión se encuentra en Fase Intermedia, la cual debe ser reorganizada a partir de la ausencia de vinculación de vehículos y de la falta de desembolsos al FUDO de los 3 operadores del servicio: CONCESIONARIOS y TRANSCARIBE OPERADOR

La Fase Intermedia se pensó como un instrumento de estabilización del Sistema que permitiera evidenciar si eran necesarias las inversiones adicionales de los pedidos 3 y 4 o 5, esto es, de la mitad de la flota adicional para la prestación del servicio.

Adicionalmente, esa Fase Intermedia ha servido de transición hacia la consolidación del Sistema, requiriendo un mayor plazo dada la forma como se ha dado la implementación en sus dos componentes más importantes: **(i)** disposición de recursos para cumplir el proceso de desvinculación y desintegración de vehículos del TPC y **(ii)** disponibilidad de flota de articulados, padrones y busetones para suplir las necesidades del servicio ante la salida de las rutas del Transporte Público Colectivo, como consecuencia de la implementación del SITM, por razones que son suficientemente conocidas.

Comoquiera que para la época de la celebración de los OTRO SIES # 14 sobre el Contrato celebrado con SOTRAMAC SAS y # 8 sobre el Contrato celebrado con TRANSAMBIENTAL SAS, la flota de los Pedidos No. 1 y No. 2 no había ingresado en la Fase 2, ni para lo corrido de la Fase Intermedia, era necesario reorganizar el plazo de esta última, de manera que no se pidan inversiones en flota nueva, más allá de la que realmente necesita el Sistema. Pero en todo caso, se exijan los desembolsos al FUDO para presionar la demanda para que migre al SITM. Lo anterior, sin perjuicio de mantener las condiciones de activación de la Fase 3 que determinan la vinculación de la flota restante del Sistema y la posibilidad de cada Concesionario de acceder al 100% del ingreso esperado, una vez cumplidos los hitos de las Fases 1, 2 e Intermedia.

Como consecuencia de lo anterior, se propuso la reorganización de la Fase Intermedia y, para entenderla finalizada por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el 75% de la demanda referente o del vencimiento del nuevo plazo que se prevé para ella, el Concesionario deberá acreditar la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 de flota a la prestación del servicio, así como la realización completa de los desembolsos #1, #2, #3 y #4.

Con ocasión a estas modificaciones contractuales, las partes fijaron un esquema de descuentos automáticos por mora en el cumplimiento de las nuevas fechas que se pactaron en dichos modificatorios para el ingreso de la flota y cumplimiento de los desembolsos al FUDO, bajo el entendido que una nueva mora relacionada con estos dos componentes, tiene la potencialidad de afectar de manera grave la prestación del servicio, bajo el entendido de la necesidad de cobertura que tiene el SITM en la ciudad de Cartagena. Bajo ese escenario se viabilizó el archivo de los procedimientos de imposición de multa que fueron abiertos por dichos hechos.

La modificación se plantea llevando la culminación de la Fase Intermedia hasta el 10 de noviembre de 2018, determinado por los siguientes aspectos fundamentales: (i) problemas de financiación del SITM como consecuencia de la negativa sistemática del Sistema Financiero —Carta de ASOBANCARIA—, a financiar sistemas de transporte en Colombia; (ii) ausencia de disponibilidad de flota por parte de los CONCESIONARIOS en los tiempos contractuales, por la ausencia de recursos para realizar el pedido a los proveedores dados los condicionantes que incluyeron los acuerdos de financiación, la ausencia de homologación proferida por el Ministerio de Transporte, la demora en la expedición de la reglamentación frente a la exclusión del IVA; (iii) ausencia de disponibilidad de recursos para el FUDO en los tiempos contractuales; (iv) implementación progresiva del SITM sin que se haya dado el inicio en la prestación del servicio de acuerdo con el plan de

implementación por diferentes problemáticas atadas a la disponibilidad de infraestructura de patios, de recaudo, y demás aspectos que han impactado el inicio de la operación regular, tal como se indicó al inicio de estas consideraciones.

Esa modificación supondría que entre el 1 de diciembre de 2017 y el 11 de noviembre de 2018 se deberán hacer las mediciones de la demanda referente de manera definitiva para determinar si se alcanzó el 75% como culminación de la Fase Intermedia, para activar la Fase 3 o descartarla de manera definitiva en los términos previstos en el Contrato de Concesión para la operación del Sistema y en este otrosí.

Esa modificación incluyó la renuncia de los concesionarios de operación, así como de TRANSCARIBE, frente a los efectos en la modificación del cronograma, específicamente, ampliación de la Fase Intermedia.

Si bien dicha modificación resultó estructural dado que se amplía la Fase Intermedia en 1 año y se viabiliza el cumplimiento de obligaciones previstas para otras etapas del contrato, la justificación de ello está determinada, fundamentalmente, por la dificultad que ha representado la implementación del Sistema, dado el contexto económico de otros sistemas implementados en el país, y las coyunturas particulares que han sido identificadas y han postergado en el tiempo hitos relevantes de la implementación. En ese sentido, esa modificación resultaba viable en los términos que han sido definidos por la jurisprudencia del Consejo de Estado, dado que responden a una causa real y cierta, en adición a que guarda coherencia con los principios que rigen la contratación estatal.

Ahora bien, de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 64 modificada de los contratos de concesión de operación, los pedidos # 1 y #2 debían verificarse así:

#### FASE 1

<b>Pedido # 1</b>	<b>Concesión 1</b>	<b>Concesión 2</b>	<b>Concesión 3</b>	<b>Total</b>
Articulado	22	-	-	22
Padron	-	49	61	110
Buseton	48	30	39	117
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>79</b>	<b>100</b>	<b>249</b>

#### FASE 2

<b>Pedido # 2</b>	<b>Concesión 1</b>	<b>Concesión 2</b>	<b>Concesión 3</b>	<b>Total</b>
Articulado	32	-	-	32
Padron	-	35	28	63
Buseton	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>95</b>

Luego de suscritos los OTRO SIES citados, los concesionarios de operación hicieron los pedidos y cumplieron con las obligaciones de entrega de flota establecidos en los contratos de concesión. Ya para el año 2018 se contaba con la totalidad de la flota de dichos pedidos.

Sobre la conminación al cumplimiento de la obligación contractual, TRANSCARIBE S.A. adelantó la actuación administrativa tendiente a la imposición de la multa, con plena observancia del derecho al debido proceso, derecho de defensa y contradicción, de los cuales es titular el CONCESIONARIO incumplido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Constitución Política, el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

En atención a lo anterior y lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, *“La entidad podrá dar por terminado el procedimiento en cualquier momento, si por algún medio tiene conocimiento de la cesación de situación de incumplimiento”*. Por lo anterior, procede el Gerente General de Transcaribe a expedir el acto administrativo que resuelve de manera definitiva el trámite de imposición de multa; y en ese sentido se sustenta la decisión en los siguientes términos:

El presunto incumplimiento contractual que se puso en conocimiento a través del oficio No. TC-DJ-07.01-1639-2018, y que dio origen al procedimiento de imposición de multa fue superado; el concesionario cumplió con la incorporación de la flota correspondiente al pedido #1 48 Busetones y pedido #2 – 32 articulados duales, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato de concesión, en atención a lo manifestado por el Supervisor a través del Comunicado Interno No. TC-DO-07.02-001-2019 de fecha 3 de enero de 2019. La decisión se encuentra contenida en la RESOLUCIÓN N° 102 de fecha dieciocho (18) de julio de 2019.

Esta es la fecha de ingreso de la flota al sistema.

OPERADOR	TIPOLOGIA	TC	PLACA	INICIO OPERACIÓN TC
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11001	WGM490	16/11/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11002	WGM463	8/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11003	WGM494	18/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11004	WGM461	1/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11005	WGM496	20/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11006	WGM522	2/01/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11007	WGM523	18/01/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11008	WGM493	19/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11009	WGM462	7/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11010	WGM464	16/11/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11011	WGM491	12/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11012	WGM495	18/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11013	WGM508	21/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11014	WGM521	29/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11015	WGM507	18/12/2015
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11016	WGM711	25/03/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11017	WGM768	10/11/2016

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**



# CONTRALORIA

DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11018	WGM710	25/03/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11019	WGM715	25/03/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11020	WGM713	4/04/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11021	WGM717	26/03/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11022	WGM712	25/03/2016
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11023	TFO372	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11024	TFO357	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11025	TFO361	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11026	TFO356	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11027	TFO374	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11028	TFO359	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11029	TFO373	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11030	TFO366	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11031	TFO375	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11032	TFO377	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11033	TFO367	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11034	TFO378	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11035	TFO385	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11036	TFO370	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11037	TFO387	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11038	TFO382	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11039	TFO371	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11040	TFO379	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11041	TFO368	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11042	TFO363	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11043	TFO398	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11044	TFO397	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11045	TFO365	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11046	TFO364	4/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11047	TFO396	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11048	TFO395	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11049	TFO394	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11050	TFO393	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11051	TFO392	6/02/2019
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11052	TFO391	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11053	TFO390	24/12/2018
SOTRAMAC S.A.S.	ARTICULADO	TC11054	TFO389	30/01/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC12024	TFO107	19/01/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13001	WGO079	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13002	WGO078	19/02/2018

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13003	WGO077	24/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13004	WGO075	15/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13005	WGO074	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13006	WGO073	18/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13007	WGO072	16/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13008	WGO071	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13009	WGO068	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13010	WGO067	18/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13011	WGO066	18/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13012	WGO065	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13013	WGO064	17/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13014	WGO063	18/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13015	WGO062	17/02/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13016	WGO061	23/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13017	WGO087	17/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13018	WGO136	20/03/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13019	FXT049	23/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13020	TFO013	17/07/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13021	TFO014	8/07/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13022	FXT048	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13023	FXT050	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13025	TFO106	27/08/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13026	TFO105	27/08/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13027	FXT051	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13029	FXT052	20/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13030	TFO104	27/08/2018
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13032	FXT053	14/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13033	FXT054	16/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13034	FXT047	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13035	FXT055	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13036	FXT056	20/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13037	FXT046	11/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13038	FXT045	16/05/2019
SOTRAMAC S.A.S.	BUSETON	TC13039	FXT044	11/05/2019
TRANSCRIBE OPERADOR	PADRON	TC22001	FXS873	21/01/2019
TRANSCRIBE OPERADOR	PADRON	TC22002	FXS866	21/01/2019
TRANSCRIBE OPERADOR	PADRON	TC22003	FXS907	21/01/2019
TRANSCRIBE	PADRON	TC22004	FXS910	21/01/2019

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

OPERADOR				
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22005	FXS899	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22006	FXS900	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22007	FXS876	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22008	FXS884	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22009	FXS853	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22010	FXS852	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22011	FXS885	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22012	FXS860	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22013	FXS878	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22014	FXS870	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22015	FXS905	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22016	FXS895	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22017	FXS868	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22018	FXS882	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22019	FXS922	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22020	FXS880	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22021	FXS918	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22022	FXS859	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22023	FXS875	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22024	FXS851	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22025	FXS902	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22026	FXS889	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22027	FXS867	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22028	FXS904	21/01/2019

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22029	FXS843	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22030	FXS892	21/01/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22031	FXS908	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22032	FXS857	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22033	FXS864	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22034	FXS844	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22035	FXS840	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22036	FXS846	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22037	FXS874	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22038	FXS872	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22039	FXS909	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22040	FXS865	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22041	FXS911	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22042	FXS849	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22043	FXS848	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22044	FXS850	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22045	FXS863	19/02/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22046	FXS912	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22047	FXS862	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22048	FXS847	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22049	FXS903	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22050	FXS893	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22051	FXS898	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22052	FXS856	8/04/2019
TRANSCARIBE	PADRON	TC22053	FXS854	8/04/2019

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

OPERADOR				
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22054	FXS858	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22055	FXS855	8/04/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22056	FXS842	16/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22057	FXS861	22/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22058	FXS890	19/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22059	FXS869	17/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22060	FXS841	16/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22061	FXS896	27/05/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22062	FXS891	10/06/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22063	FXS894	9/06/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22064	FXS906	14/06/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22065	FXS901	9/07/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22066	FXS845	17/06/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	PADRON	TC22067	FXS888	22/06/2019
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23001	WGN184	3/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23002	WGN214	7/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23003	WGN208	5/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23004	WGN215	2/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23005	WGN209	28/05/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23006	WGN186	4/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23007	WGN185	18/04/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23008	WGN211	26/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23009	WGN212	6/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23010	WGN243	26/01/2017

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23011	WGN213	27/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23012	WGN206	12/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23013	WGN244	6/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23014	WGN207	31/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23015	WGN216	18/04/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23016	WGN218	5/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23017	WGN219	6/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23018	WGN210	31/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23019	WGN220	30/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23020	WGN221	28/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23021	WGN222	30/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23022	WGN223	6/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23023	WGN224	31/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23024	WGN225	9/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23025	WGN226	6/02/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23026	WGN227	5/03/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23027	WGN217	30/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23028	WGN228	31/01/2017
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23029	WGN229	16/02/2018
TRANSCARIBE OPERADOR	BUSETON	TC23030	WGN230	17/04/2017
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32001	WGM492	2/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32002	WGM545	5/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32003	WGM546	21/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32004	WGM629	17/03/2016
TRANSAMBIENTAL	PADRON	TC32005	WGM544	13/01/2016

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

S.A.S.				
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32006	WGM540	12/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32007	WGM543	19/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32008	WGM556	19/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32009	WGM551	19/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32010	WGM554	1/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32011	WGM542	14/01/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32012	WGM541	8/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32013	WGM550	8/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32014	WGM553	16/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32015	WGM552	11/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32016	WGM557	10/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32017	WGM630	27/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32018	WGM618	15/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32019	WGM603	2/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32020	WGM602	2/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32021	WGM599	2/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32022	WGM614	15/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32023	WGM661	15/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32024	WGM555	29/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32025	WGM597	2/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32026	WGM600	12/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32027	WGM615	2/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32028	WGM611	3/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32029	WGM598	18/02/2016

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32030	WGM620	1/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32031	WGM596	1/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32032	WGM613	12/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32033	WGM601	1/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32034	WGM632	25/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32035	WGM612	21/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32036	WGM607	15/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32037	WGM631	22/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32038	WGM635	28/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32039	WGM667	28/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32040	WGM617	15/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32041	WGM608	18/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32042	WGM616	13/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32043	WGM665	14/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32044	WGM633	22/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32045	WGM664	4/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32046	WGM743	14/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32047	WGM634	7/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32048	WGM666	4/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32049	WGM663	11/06/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32050	WGM621	27/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32051	WGM595	3/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32052	WGM606	3/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32053	WGM662	4/03/2016
TRANSAMBIENTAL	PADRON	TC32054	WGM744	27/03/2016

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

S.A.S.				
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32055	WGM619	12/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32056	WGM610	16/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32057	WGM746	29/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32058	WGM609	15/02/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32059	WGM745	29/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32060	WGM636	8/03/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32061	WGM843	3/06/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32062	WGO096	7/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32063	WGO014	2/02/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32064	WGO102	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32065	WGO042	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32066	WGO104	7/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32067	WGO095	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32068	WGO106	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32070	WGO048	4/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32071	WGO089	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32074	WGO105	6/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32075	WGO052	4/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32076	WGO049	4/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32077	WGO091	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32078	WGO045	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32079	WGO046	3/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32080	WGO090	6/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32081	WGO103	6/03/2018

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32082	WGO092	6/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32083	WGO018	2/02/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32084	WGO015	4/02/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32085	WGO016	2/02/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32086	WGO017	4/02/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32088	WGO093	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32089	WGO047	5/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32090	WGO040	7/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32091	WGO043	4/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32092	WGO041	7/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32093	WGO050	8/03/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32069	TFO224	16/11/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32072	TFO225	16/11/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32073	TFO226	16/11/2018
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	PADRON	TC32087	TFO231	4/01/2019
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33001	WGM668	6/05/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33002	WGM647	10/06/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33003	WGM648	18/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33004	WGM644	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33005	WGM930	18/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33006	WGM766	5/06/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33007	WGM645	21/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33008	WGM767	28/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33009	WGM816	14/07/2016
TRANSAMBIENTAL	BUSETON	TC33010	WGM925	8/07/2016

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

S.A.S.				
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33011	WGM817	26/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33012	WGN006	16/08/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33013	WGM928	11/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33014	WGM927	19/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33015	WGM757	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33016	WGM822	14/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33017	WGM821	28/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33018	WGM823	26/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33019	WGM824	27/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33020	WGM825	21/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33021	WGM929	25/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33022	WGM924	12/08/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33023	WGN042	16/08/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33024	WGM765	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33025	WGM758	19/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33026	WGM762	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33027	WGM763	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33028	WGM764	18/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33029	WGM819	23/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33030	WGM755	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33031	WGM759	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33032	WGM820	12/05/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33033	WGM756	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33034	WGM760	17/04/2016

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33035	WGM926	13/07/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33036	WGM761	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33037	WGM815	26/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33038	WGM781	17/04/2016
TRANSAMBIENTAL S.A.S.	BUSETON	TC33039	WGM780	17/04/2016

Sobre los pedidos # 1 y #2 de TRANSCARIBE EN SU ROL DE OPERADOR debemos manifestar que luego de adoptada por la Junta Directiva la decisión de operar la porción NO. 2 del sistema, nos vimos avocados en la necesidad de viabilizar desde el punto de vista jurídico, técnico y financiero el cumplimiento de todas las obligaciones que frente al sistema debía cumplir TRANSCARIBE como operador de una porción.

Específicamente para la adquisición de los buses, se estructuró un proceso de contratación de licitación pública para la compra de la flota, teniendo como forma de financiación el CREDITO A PROVEEDOR, precisando que el Distrito de Cartagena no respaldaría el proyecto de suministro de vehículos con pagares, prendas, hipotecas, etc. El respaldo será el exigido por las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993.

De acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:

*"Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran **operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores** y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.*

(...)

*Las operaciones a que se refiere el presente artículo y las conexas con éstas se contratarán en forma directa. Su publicación, si a ello hubiere lugar, se cumplirá en el Diario Oficial cuando se trate de operaciones de la Nación y sus entidades descentralizadas. Para operaciones de la este requisito se entenderá cumplido en la fecha de la orden de publicación impartida por el Director General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las entidades descentralizadas del orden nacional en la fecha del pago de los derechos correspondientes por parte de la entidad contratante. Salvo lo que determine el Consejo de Ministros, queda prohibida cualquier estipulación que obligue a la entidad estatal prestataria a adoptar medidas en materia de precios,*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

tarifas y en general, el compromiso de asumir decisiones o actuaciones sobre asuntos de su exclusiva competencia, en virtud de su carácter público. Así mismo, en los contratos de garantía la Nación sólo podrá garantizar obligaciones de pago" (Resaltado fuera del texto)

En el Decreto 2681 de 1993 "por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas", se contempla la figura del crédito proveedor como una forma de dotar a la entidad estatal de recursos para el desarrollo de sus funciones. Al respecto en dicho Decreto se establece lo siguiente:

**"Artículo 1º.-** *Ámbito de aplicación. El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, **las operaciones asimiladas**, las operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la mencionada ley*

(...)

**Artículo 3º.-** *Operaciones de crédito público. Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto **dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.***

*Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, **los créditos de proveedores** y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales." (Resaltado fuera del texto)*

De acuerdo con el Decreto 2681 de 1993, los contratos de crédito proveedor se definen de la siguiente manera:

**"Artículo 17º.-** *Créditos de proveedores. Se denominan créditos de proveedor aquellos mediante los cuales se contrata **la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago.***

*Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993, los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre.*

**Parágrafo.-** *De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, están autorizados por vía general y no requerirán los conceptos allí mencionados, los créditos de proveedor con plazo igual o inferior a un año." (Resaltado fuera del texto)*

Adicionalmente, la jurisprudencia ha dicho lo siguiente:

*"todo crédito representa una cantidad de dinero debida a una persona o entidad, quienes, por lo mismo, están facultadas para exigirlo y cobrarlo. Trasladada esa noción al ámbito de lo público, el crédito se traduce en una deuda u obligación adquirida por el Estado con las entidades de crédito, nacionales o extranjeras y/o particulares, en moneda nacional o extranjera, con una fecha de vencimiento y bajo una determinada tasa de interés. [...] Ahora bien, el artículo 41 (parágrafo 2º) de la Ley 80 de 1993 definió expresamente las operaciones de crédito público en el ámbito contractual, al regular el perfeccionamiento de los contratos estatales, en los siguientes términos:*

*"Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, **para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.***

*El Decreto 2681 de 1993 reglamentó el precepto anterior. **Se tiene entonces que los créditos a proveedores ciertamente hacen parte de las operaciones de crédito público,** distinguidas por las únicas y categóricas finalidades de dotar a la entidad contratante de recursos, bienes o servicios, con la mediación de un plazo para pagarlos, o de garantizar obligaciones de pago, inclusive bajo la forma de la solidaridad; y, en todo caso, los actos o contratos análogos a esas unívocas finalidades, que obliguen a la entidad estatal bajo un determinado plazo de pago.*

***La idea es clara: el "crédito de proveedor" como especie del género "operación de crédito público" se contrae con el exclusivo objeto de que una entidad estatal adquiera bienes y servicios pagables a futuro.***  
*En la sentencia se analiza si el objeto del contrato LP-012 del 2007 dista de tal objeto."<sup>3</sup> (Resaltado fuera del texto)*

Por su parte, la Corte Constitucional en sentencia C-670 de 2014 dijo:

*"iii. **Créditos de proveedores. Con los créditos de proveedor se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago** (Dcto 2681 art 17). El mismo Decreto 2681 de 1993 establece que sin perjuicio de lo dispuesto para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993 "los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre". Esta norma remite entonces a las disposiciones antes señaladas en materia de empréstitos, previstas en los artículos 7 y siguientes del Decreto 2681 de 1993, y a lo estipulado en los Decretos*

<sup>3</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN CUARTA. Consejero ponente: CARMEN TERESA ORTIZ DE RODRIGUEZ. Bogotá D. C., trece (13) de junio de dos mil trece (2013). Radicación número: 08001-23-31-000-2008-00438-01(19028)

*1222 y 1333 de 1986, según el caso. Por lo mismo, en esta materia, la regulación sujeta la celebración de créditos de proveedores al esquema de controles previos consagrados para los empréstitos en la legislación nacional." (Resaltado fuera del texto)*

De acuerdo con lo anterior, el crédito proveedor es un mecanismo de financiación del que pueden hacer uso las entidades para adquirir bienes y servicios con el otorgamiento de un plazo para su pago.

Específicamente, el crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en el Decreto 2681 de 1993

*"Artículo 7º.-Contratos de empréstito. Son contratos de empréstito los que tienen por objeto proveer a la entidad estatal contratante de recursos en moneda nacional o extranjera con plazo para su pago.*

*Los empréstitos **se contratarán en forma directa**, sin someterse al procedimiento de licitación o concurso de méritos. Su celebración se sujetará a lo dispuesto en los artículos siguientes.*

*(...)*

*Artículo 13º.-Empréstitos internos de entidades territoriales y sus descentralizadas. La celebración de empréstitos internos de las entidades territoriales y sus descentralizadas continuará rigiéndose por lo señalado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986 y sus normas complementarias, según el caso. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de registro de los mismos en la Dirección General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*

*No podrán registrarse en la mencionada Dirección los empréstitos que excedan los montos individuales máximos de crédito de las entidades territoriales.<sup>4</sup>"*

Así, los proponentes del proceso de selección debían otorgar a TRANSCARIBE S.A., como operador del Sistema, una forma de financiación consistente en un crédito proveedor, en el que se otorgue un plazo a la entidad para realizar el pago de los vehículos que debe adquirir.

El proceso de selección se adelantó con el objetivo de adquirir vehículos, utilizando de manera directa el mecanismo de financiación con el proveedor, bajo las mejores condiciones de mercado en relación con el precio de los vehículos, porcentaje de

---

<sup>4</sup> "LEY 533 DE 1999 "Artículo 12º. La celebración de los contratos relacionados con crédito público y de las titularizaciones, por parte de las entidades estatales, así como por parte de aquellas entidades con participación del Estado superior al cincuenta por ciento en su capital social, independientemente de su naturaleza y del orden al cual pertenezcan, que no tengan trámite previsto en las leyes vigentes y en el decreto 2681 de 1993 y demás normas concordantes, requerirá la autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual podrá otorgarse en forma general o individual dependiendo de la cuantía, modalidad de la operación y entidad que la celebre. (...)"

financiación y calidad. Sobre el particular, y con base en el Decreto 2681 de 1993, se destacan las normas que sustentan el procedimiento:

**Artículo 33º.- Adquisición de bienes o servicios con financiación. Cuando se vayan a adquirir bienes o servicios para los cuales la entidad estatal proyecte obtener financiación, dicha adquisición de bienes o servicios se someterá al procedimiento y requisitos establecidos para el efecto por la Ley 80 de 1993 y el empréstito respectivo, a lo establecido en el presente Decreto.**

En los contratos de empréstito y demás formas de financiamiento, distintos de los créditos de proveedores y de aquellos que sean resultado de una licitación, se buscará que no se exija el empleo, la adquisición de bienes o la prestación de servicios de procedencia extranjera específica o que a ello se condicione el otorgamiento del empréstito. Así mismo, se buscará incorporar condiciones que garanticen la participación de oferentes de bienes y servicios de origen nacional." (Resaltado fuera del texto)

Frente a la autorización para el endeudamiento, al ser TRANSCARIBE S.A. una entidad Municipal descentralizada, le aplican las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993, así:

**"Artículo 280. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los Municipios requieren concepto favorable del Alcalde y deben estar acompañadas de los siguientes documentos:**

1. **Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer.**

2. **Copia auténtica de la autorización de la junta o consejo directivo del organismo descentralizado, para contratar el préstamo y otorgar garantías.**

3. **La minuta del contrato acompañada de la aceptación del contratista y los demás documentos de que tratan los ordinales 3º, 4º y 5º del artículo 279 de este Código.**

De acuerdo con lo anterior, los requisitos que se deben cumplir son los siguientes:

- ✓ Contar con concepto favorable del Alcalde
- ✓ Contar con estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o de las inversiones que se van a financiar y la sujeción a los planes y programas que estén adelantando

- ✓ Proyección del servicio de la deuda que se va a contraer
- ✓ Copia auténtica de la autorización de la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. para contratar el préstamo y otorgar garantías

Dichos documentos hacen parte de los Anexos que se publicaron con el estudio previo definitivo de los procesos de licitación, por constituir requisito de orden legal y reglamentario que viabilizan la utilización de ese mecanismo de financiación del proyecto.

Adicionalmente, ese mismo Decreto prevé lo siguiente:

**"Artículo 283. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los Concejos Municipales y las juntas o consejos directivos de los organismos descentralizados, no podrán aprobar los presupuestos de tales entidades si en ellos no se hubieren incluido las partidas necesarias para atender oportuna y totalmente el pago del servicio de toda la deuda que resulte exigible en la vigencia respectiva, por concepto de empréstitos contratados.**

**Artículo 284. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las entidades a que se refiere el presente Título no podrán celebrar ninguna operación de crédito Interno cuando el servicio total de la deuda pública respectiva represente en la correspondiente vigencia fiscal una suma superior al treinta por ciento (30%) de sus rentas ordinarias incluyendo el nuevo empréstito.**

Para los efectos de este artículo, no se consideran rentas ordinarias las provenientes del situado fiscal, ni las transferencias para educación y prestaciones sociales a que se refiere la Ley 43 de 1975.

**Artículo 287. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los contratos, excluidos los de empréstito externo e interno que celebren los Departamentos, los Distritos Especiales, las Intendencias, Comisarías, Municipios y sus entidades descentralizadas serán revisados por los Tribunales Administrativos cuando la cuantía exceda del cinco por ciento (5%) del presupuesto de la respectiva entidad, y en todo caso cuando exceda de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000.00).**

Parágrafo. Los valores absolutos que este artículo expresa en moneda nacional se reajustarán cada dos años, a partir del primero de enero de 1986, en un porcentaje igual a la variación que para el período bienal que termine el 31 de octubre anterior registre el índice de precios al consumidor, nivel de ingresos medios (empleados), que elabora el Departamento Nacional de Estadística, aproximando el resultado a la decena de miles superior. El Gobierno Nacional publicará un decreto con los valores absolutos resultantes, de acuerdo con la certificación

que expida el Departamento Nacional de Estadística al terminar el mes de octubre respectivo.

Si el Gobierno no expidiere el decreto, el aumento será de un veinte por ciento (20%)." (Resaltado fuera del texto)

Como se advierte de lo anterior, TRANSCARIBE S.A. contó con un estudio jurídico y financiero serio relacionado con definir los requisitos que requiere para contratar un crédito proveedor, señalando que cuenta con el cumplimiento de todos ellos en los procesos licitatorios.

Pero de la lectura de los documentos legales obligatorios encontramos que el proceso debía contar con un concepto favorable del Alcalde, el cual existió y se anexa. De la lectura de dicho concepto se extrae que la suma que podíamos comprometer para el pedido 1 y 2 era SESENTA Y NUEVE MIL MILLONES DE PESOS (\$69.000.000.000, 00).

El documento agrega que se podía ampliar la operación de crédito en la suma de \$43.000.000.000,00.

El CONTRATO DE SUMINISTRO No. TC-LPN-001-2015 suscrito con BUSSCAR DE COLOMBIA fue por la suma de CATORCE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS OCHO MIL PESOS COLOMBIANOS M/CTE (\$14.462.208.000) sin incluir IVA, que corresponde al precio unitario multiplicado por el número de vehículos que corresponden al Pedido No. 1 y demás impuestos, tasas y contribuciones que resulten aplicables a la transacción que se pretende ejecutar. Con este contrato se adquirieron 30 buses tipo BUSETON.

Hay que precisar que en la sesión del 5 de marzo de 2014 se autorizó particularmente iniciar el proceso de licitación pública para la adquisición de vehículos, como requisito inicial para la prestación del servicio a cargo del Ente Gestor.

Para el efecto, mediante Resolución 102 del 10 de junio de 2015 se ordenó la apertura del proceso de licitación pública, cuyo objeto consistía en "SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA EL SUMINISTRO DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE"

El plazo para presentar oferta finalmente se cumplió el día 14 de septiembre de 2015. En esa fecha cierre sólo se presentó una oferta para el suministro de vehículos busetones por parte de BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S.

No se presentaron ofertas para el suministro de padrones. No obstante, previo al cierre se presentaron dos comunicaciones por parte de interesados en el proceso relacionadas con la ampliación del plazo de la licitación para presentar propuesta por todas las tipologías de vehículos que se pretenden adquirir.

En virtud de lo anterior, el Comité Evaluador designado mediante Resolución 102 del 10 de junio de 2015, recomendó al ordenador del gasto declarar desierta parcialmente la licitación pública TC – LPN – 001 de 2015 en relación con el componente de adquisición de vehículos padrones, dado que no se presentaron ofertas para realizar ese suministro. Para el efecto se emitió la Resolución 162 de 2015.

Al respecto, el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 determina que es causal de selección abreviada, ... d) **La contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto; en cuyo caso la entidad deberá iniciar la selección abreviada dentro de los cuatro meses siguientes a la declaración de desierto del proceso inicial (...)**" (Resaltado fuera del texto)

En igual sentido, el Decreto 1082 de 2015 frente a la contratación por selección abreviada, determina lo siguiente:

*Artículo 2.2.1.2.1.2.22.. Contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto. La Entidad Estatal que haya declarado desierto una licitación **puede adelantar el Proceso de Contratación correspondiente aplicando las normas del proceso de selección abreviada de menor cuantía**, para lo cual debe prescindir de: (a) recibir manifestaciones de interés; y (b) realizar el sorteo de oferentes. En este caso, la Entidad Estatal debe expedir el acto de apertura del Proceso de Contratación dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la declaratoria de desierto"*

De acuerdo con lo anterior, en cumplimiento de lo establecido por la Ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto 1082 de 2015, TRANSCARIBE S.A., procedió a ajustar los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de adquirir vehículos padrones para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE en punto a la porción No. 2. Para el efecto, se ajustaron los documentos de la licitación pública TC – LPN – 001 de 2015 sin modificar ninguno de sus elementos esenciales, para adecuarlos al proceso de selección abreviada.

Para el efecto, mediante Resolución 176 del 13 de octubre de 2015 se ordenó la apertura del proceso de Selección Abreviada No. TC-SA-MC-007 de 2015, cuyo objeto consistía en "SELECCIONAR LA PROPUESTA MAS FAVORABLE PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A.", "

El plazo para presentar oferta finalmente se cumplió el día 18 de noviembre de 2015. En esa fecha cierre no se presentaron ofertas dentro del proceso de selección abreviada, declarando por tanto desierto nuevamente, a través de la Resolución No. 192 del 18 de noviembre de 2015.

En atención a que aún persistía la necesidad de contratar la adquisición de los vehículos padrones para la operación de la porción No. 2 del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE, se procedió a documentar los estudios previos necesarios para llevar a cabo un nuevo proceso de selección a través de la modalidad de LICITACION PUBLICA, habiendo revisado de manera juiciosa las condiciones de participación a fin de lograr la presentación de ofertas y así evitar nuevamente la declaratoria de desierto del proceso.

Tras el trámite de la Licitación pública cuyo objeto fue la ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE

TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE, se adjudicó el CONTRATO DE SUMINISTRO No. TC-LPN-002-2017 suscrito con SCANIA DE COLOMBIA, por la suma de SESENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE PESOS CON CINCUENTA Y TRES CENTAVOS (\$65.589.930.877.53), Incluido impuestos, tasas, contribuciones y cualquier costo conexo que resulten aplicables a la transacción que se pretende ejecutar, que corresponde al precio unitario multiplicado por el número de vehículos que corresponden al Pedido No. 2 y demás impuestos, tasas y contribuciones que resulten aplicables a la transacción que se pretende ejecutar. Con este contrato se adquirieron 69 buses tipo PADRON. El presupuesto dispuesto en el contrato no alcanzó para un número mayor de la flota.

Como se puede observar, TRANSCARIBE adquirió la flota que podía con la capacidad de endeudamiento que tenía, y por ello no es dable cuestionar el no ingreso de la flota dentro de los plazos dispuestos en los contratos de concesión, porque: i) se llevaron a cabo sendos tramites de contratación, y solo hasta finales del año 2017 se pudo contratar la flota correspondiente al pedido #2, hasta donde el presupuesto alcanzó, ii) jurídicamente los procesos de contratación, las ofertas y los contratos deben estar amparados y no exceder el presupuesto oficial, y como se pudo demostrar, el mismo solo alcanzo para comprar 69 padrones del pedido #2; iii) los mismos modificatorios contractuales desligan las obligaciones de los concesionarios del cumplimiento de las propias de TRANSCARIBE en su rol de operador, debido a que ya se había previsto las posibles demoras en la implementación de la operación de la porción No. 2.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria sea excluida.

#### **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°4 (CONTRALORÍA)**

De acuerdo a la respuesta dada por el sujeto de control, donde especifican que Sotramac SAS y Transambiental SAS a la fecha han honrado la obligación de realizar los pedidos de flota #1 y #2 y servirlos en el sistema y de que Transcaribe operador ha adquirido la flota que presupuestalmente ha podido contratar, esta comisión auditora, acoge la respuesta de Transcaribe SA que desvirtúa el alcance disciplinario de la observación N° 4, por lo que el mismo pasara a ser Hallazgo administrativo, en el sentido de que se deberá establecer un plan de mejoramiento en el que se detalle cuáles serán las actuaciones por parte del sujeto de control tendientes a cumplir con la totalidad de los pedido de flota #1 y #2, por parte de Transcaribe SA, para que de esta forma se honre dicha obligación de forma plena.

#### **➤ Observación Administrativa No. 5 Con Presunta Incidencia Disciplinaria**

Incumplimiento de la cláusula 10, suscripción del contrato de fiducia del patrimonio autónomo para el manejo de los recursos del fondo unificado de desintegración y de operadores, de los contratos de concesión.

El fondo de operadores es un compartimiento del encargo fiduciario, creado por las concesiones operadoras y Transcribe, que junto al fondo de desintegración, conforman el Fondo Unificado de Desintegración y Operadores FUDO. Los recursos que ingresen al fondo unificado, tienen una destinación específica, como se detalla a continuación:

**El Fondo de Desintegración:** Administrara los recursos cuyo objetivo será la desvinculación y desintegración “chattarrización” del 100% de las rutas del TPC donde operara el SITM.

**El Fondo Operadores:** Recibirá recursos destinados a cubrir los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario.

De acuerdo a la cláusula 10 del contrato de concesión, se estableció respecto al fondo de operadores:

- (I) *Tamaño. El tamaño del Fondo de Operadores está definido en pesos de diciembre de 2013, según la tabla siguiente.*
  - (II) *Rendimientos: los rendimientos semanales del FO serán reinvertidos en el FO*
  - (III) *Ingresos: provenientes de los aportes iniciales de cada concesionario (AIFU) de acuerdo a los valores y plazos establecidos en el contrato de concesión.*
  - (IV) *Destino de recursos: los recursos serán destinados exclusivamente a cubrir las faltantes en la remuneración de las concesiones de operadores (VEK y VEFU) en el caso de haber aplicado la metodología de repartición de bolsa del sistema basada en la proporcionalidad del pago teórico.*
- Los aportes para cada concesión serán los que se incluyen a continuación.*

(...)

*Aportes iniciales del FUDO (AIFU) es el valor que cada concesionario de operación debe aportar en la fiducia del Fondo Unificado de Desintegración y operadores (FUDO) bien sea con recursos propios o con recursos de entidades financieras, y que serán destinados a pagar los vehículos de la flota a desintegrar de los propietarios que cumplan el proceso de postulación, y a alimentar el Fondo de Operadores en los montos establecidos en los pliegos y en la cláusula 10 del presente contrato. El valor de los AIFU constituye el tramo B del cierre financiero.*

(...)

*Desembolso para fondo de operadores*

Mes	% Desintegración
+9	56.25%
+15	8.75%
+21	8.75%
+27	8.75%
+33	8.75%
+39	8.75%
Total	100%

*Meses desde cierre financiero*

De acuerdo al informe de fideicomiso FUDO-Sistema-Transcaribe de Alianza Fiduciaria, de corte 24 de junio al 30 de junio de 2019, en el punto 10 del informe, que corresponde a “Estados de los Recursos” se detalla el saldo de los distintos fondos administrados por el encargo fiduciario, y en el cual el Fondo Fideicomiso Fudosistema Transcaribe-Operador No. 58040000578, está en saldo de \$0,00.

En ese orden, se tiene que las concesiones operadoras han incumplido, de manera reiterativa esta obligación de resorte cardinal para la operación del SITM, ello, por la importancia que detenta, pues, de acuerdo con el objetivo de este fondo, con dichos recursos se cubriría los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario, hecho que se está presentando actualmente en la operación del sistema, y que hubiera sido subsanado en su totalidad o proporcionalmente, si las concesiones hubieran cumplido con los aportes al Fondo de Operadores de FUDO, en las fechas y en los porcentajes establecidos en los contratos de concesión.

De igual forma el ente gestor, ha sido inoperante en su obligación de supervisión, respecto al cumplimiento de esta obligación, pues no se evidencia ninguna gestión conminativa en procura de la alimentación inmediata del fondo de operadores por parte de las concesiones, y dichos aportes debieron haber iniciado desde el mes nueve (9) siguiente al cierre financiero, es decir, marzo de 2016, toda vez que los cierres financiero de Transambiental y Sotramac fueron a principios de junio de 2015, luego entonces, dichos aportes están en mora de realizarse por parte de las concesiones hace más de 2 años 9 meses y lo corrido del primer semestre de 2019. Lo cual es inadmisibles y evidencia una gestión ineficaz por parte del ente gestor, en su rol de director y supervisor del sistema y un incumplimiento flagrante de las concesiones, que es inadmisibles, cuando se tiene que dichos aportes al fondo de operadores-FUDO, fueron garantizados mediante el cierre financiero de las concesiones.

El incumplimiento de los aportes al fondo de operadores-FUDO por parte de las concesiones, manteniendo desde siempre dicho fondo en cero (\$0,00) afecta directamente la operación del SITM, es uno de los muchos incumplimientos que repercuten en toda la operación, y otra evidencia del manejo ineficiente del sistema por parte de Transcaribe, y un ejemplo claro del actuar negligente del Ente Gestor y de la Concesiones operadoras de cara al cumplimiento de las obligaciones coyunturales para el SITM, adquiridas por estos al suscribir los contratos de concesión y garantizar el cumplimiento de cada obligación establecida, con sus cierres financieros. Más aun cuando dichos incumplimientos repercuten negativamente en la operación y los ingresos del sistema, pues, de haberse hecho honor a esta obligación en particular, como lo era de realizar los aportes en las fechas contractuales al fondo de operadores, las diferencias entre

la tarifa técnica frente a la tarifa usuario hubieran sido saldadas con los recursos de dicho fondo.

***Por el presunto incumplimiento de la cláusula #10 de los contratos de concesión por parte de Transambiental, Sotramac, Transcribe S.A.- operador y la Alcaldía Mayor de Cartagena, al no realizar los aportes al fondo unificado-fondo de operadores FUDO se dará traslado en su integridad de este informe a la Procuraduría General de la Nación para lo de su competencia. (Ley 734 de 2002, art-22, 27, 34)***

## **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 5:**

Mediante oficios identificados con radicados internos TC-DO-07.01- 1330 -2019 y TC-DO-07.01- 1331 -2019, de agosto 6 de 2019, se remitió a los concesionarios TRANSAMBIENTAL S.A.S. y SOTRAMAC S.A.S., respectivamente, notificación, con el fin de que procedieran a tramitar la consecución de los aportes que deban realizar, tal como está establecido contractualmente.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria sea excluida.

## **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°5 (CONTRALORÍA)**

De acuerdo a la respuesta dada por el sujeto de control y analizada por esta comisión auditora, se establecerá un plan de mejoramiento por parte de la Contraloría Distrital de Cartagena, para el seguimiento de esta obligación contractual, en el entendido de que dicho fondo efectivamente sea alimentado y utilizado para lo que contractualmente fue constituido, por ello, el alcance disciplinario la observación N°5 será levantado y el mismo pasara a ser Hallazgo administrativo.

### **➤ Observación Administrativa No. 6 Con Presunta Incidencia Disciplinaria**

El VEFU, es un repago que realiza el sistema a las concesiones operadoras por el aporte pleno al fondo de unificado FUDO, es decir, la transferencia efectiva a la fiducia por parte de Sotramac, Transambiental y Transcribe operador, de los aportes completos #1, #2, #3, #4 y #5 a FUDO, en las fechas contractuales.

Mediante el otrosí #12 suscrito el 30 de mayo de 2017, Transcribe autorizó el pago parcial del repago VEFU a las concesiones operadoras, siendo que los contratos de concesión no permitían un pago parcial, de él, pues, por la naturaleza de ese fondo, por su importancia y por su impacto en el avance, implementación y

desarrollo del SITM, solo era viable dicho repago, cuando las concesiones operadoras hicieran honor de forma completa a esta obligación.

Sin embargo, a la fecha de la autorización, del pago parcial de VEFU a las concesiones operadoras, por parte de Transcribe operador, es decir, 30 de mayo de 2017, las concesiones operadoras, habían incumplido la obligación de realizar los aportes al fondo unificado FUDO, en sus dos compartimiento, fondo de operadores y fondo de desintegración, pues, debido a que la fase intermedia inicio el día 26 de noviembre de 2016, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 64 de los contratos de concesión, el aporte #4 por parte de las concesiones debía realizarse, al mes siguiente de activada la fase intermedia, de acuerdo a ello, iniciado la fase intermedia las concesiones ya debían haber realizado los primeros tres (3) aportes al fondo unificado FUDO, y consecuentemente, las concesiones debieron realizar el aporte #4 al fondo unificado FUDO, a más tardar el 26 de diciembre de 2016, pero ello no fue así, pues a mayo de 2017, las concesiones no había realizado de forma plena, ni siquiera los aportes #1 y #2 al FUDO.

De igual forma las concesiones incumplieron la obligación de realizar los aportes al fondo de operadores del fondo unificado FUDO, que de acuerdo a la cláusula 10 de los contratos de concesiones debían realizarse en las fechas establecidas luego del cierre financiero, pero que todas las concesiones incumplieron al no realizar aporte alguno:

Desembolso para fondo de operadores

Mes	% Desintegración
+9	56.25%
+15	8.75%
+21	8.75%
+27	8.75%
+33	8.75%
+39	8.75%
Total	100%

\*\* Meses desde cierre financiero

Al estar las concesiones operadoras en mora de realizar los aportes #1 y #2 al FUDO, al igual que los aportes al fondo de operadores, e igualmente no estar la totalidad de los aportes contractuales en el fondo unificado FUDO, requisito sine qua non, para autorizar por parte del este gestor el pago del VEFU, resulta injustificado dicho pago parcial y violenta los contratos de concesión, pues, no se puede premiar el incumplimiento de las obligaciones contractuales con beneficios económicos, que van en detrimento de la implementación del sistema y que el ente gestor no podía permitir, pues es el director, del sistema y todos sus actos deben estar encaminados al beneficio de la operación

***Por lo anterior, se dará traslado de este informe en su integridad a la Procuraduría General de la Nación para lo de su competencia (Ley 734 de 2002, art-22, 27, 34)***

## **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 6:**

Sobre la mora de realizar los aportes #1 y #2 al FUDO, debemos aclarar que no es cierta su afirmación. Los aportes se han dado por los operadores del sistema – SOTRAMAC SAS, TRANSAMBIENTAL SAS y TRANSCARIBE OPERADOR- referidos a la actividad de desintegración, de manera completa, por ello no entendemos la observación.

Respecto a la forma de remunerar a través del VEFU, los aportes hechos al FUDO, los estudios previos que sustentan la necesidad de modificación de los contratos de concesión de los Otros # 12 al contrato suscrito con SOTRAMAC SAS y #6 al contrato suscrito con TRANSAMBIENTAL SAS, disponen que la celebración de dichos modificatorios TIENE POR PROPÓSITO MODIFICAR LAS CONDICIONES DE APOORTE AL FONDO DE OPERADORES y, de esa manera, viabilizar la utilización de los recursos del VEFU, en atención a lo dispuesto en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

Estos documentos se sustentan en los conceptos rendidos por los asesores jurídicos externos, DE VIVEROS Y ASOCIADOS y los asesores financieros externos, SPS BANCA DE INVERSIÓN, estudios que constan en los expedientes de los contratos y que fueron puestos a disposición de la comisión auditora, por tanto no entendemos como se hace la afirmación de que "*resulta injustificado dicho pago parcial y violenta los contratos de concesión*", cuando dichos modificatorios se encuentran suficientemente sustentados, amparados entre otras, en lo dispuesto en las normas que regulan la contratación estatal.

En dichos estudios consta lo siguiente:

### **1. "ASPECTOS LEGALES**

*Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr la finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales les sirve el contrato, de conformidad con lo establecido en los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993<sup>5</sup>.*

*En el asunto en revisión, desde la vigencia 2016 fue solicitado por el CONCESIONARIO el repago de los aportes al FUDO, utilización del VEFU, en atención al cumplimiento de la obligación de cumplir con los aportes fijados en el contrato de concesión.*

*A propósito de la solicitud, se emitió un concepto jurídico —septiembre de 2016— por parte de la firma DE VIVERO & ASOCIADOS S.A. en el cual, a manera de conclusión, se indicó lo siguiente:*

---

<sup>5</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-300 del 25 de abril de 2012. Ref: exp. D-8699. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

*“De acuerdo con lo anterior, la fórmula de repago de los aportes al FUDO, en sus dos componentes: Fondo de Operadores y Fondo de Desintegración, refiere al pago pleno de aquél —del VEFU— en función de los desembolsos que debían realizar los CONCESIONARIOS en los términos previstos en el contrato.*

*Lo cierto es que, a la fecha, los desembolsos al FUDO no se han cumplido en los términos pactados en los contratos de concesión, por diversas razones que están siendo fundamento de procedimientos de imposición de multa y lo fueron respecto del primer desembolso al FUDO. En efecto, no se han hecho los aportes al Fondo de Operadores y los aportes al Fondo de Desintegración se encuentran incompletos, aplicando para cada uno de los CONCESIONARIOS un análisis diferente frente a este particular.*

*En ese sentido, no hay título actual para el uso pleno de los recursos generados por concepto del VEFU, comoquiera que aquél remunera de manera plena todo el aporte al FUDO realizado en los términos contractuales, sin que se encuentre regulado en los contratos de concesión un pago parcial del VEFU en función del aporte igualmente parcial al FUDO, de manera que la remuneración se cumpla de acuerdo a como ha ocurrido en la realidad material la ejecución contractual respecto de ese componente.*

## *2. Conclusión*

*De acuerdo con lo anterior, comoquiera que el VEFU sirve para pagar el aporte al FUDO en los términos contractuales, y no hay regulación contractual de pago parcial por hacer desembolso parcial de los recursos sin seguir los términos del contrato, no hay título actual para que, a los CONCESIONARIOS, incluyendo a TRANSCARIBE, se les viabilice el uso de tales recursos sin que medie una modificación del contrato, sin importar cuál es la destinación de tales recursos.*

*En ese sentido, teniendo en consideración las cláusulas actuales, no es posible determinar qué porción realmente le corresponde a cada CONCESIONARIO y a TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador, cuando no hay cumplimiento pleno de la obligación que determina ese repago en los términos contractuales.*

*Así, lo primero que se debería hacer es proponer una modificación contractual que, a partir del análisis financiero del repago de los aportes al FUDO, determine qué proporción de la tarifa destinada para esos efectos es procedente de repagar de acuerdo con el cumplimiento actual de la obligación.*

*Una vez definida esa proporcionalidad, podría verificarse la viabilidad de utilizar los recursos porque sólo bastaría la instrucción de los CONCESIONARIOS para hacer aporte parcial al desembolso al FUDO, con cargo a los recursos del VEFU, considerando que es el instrumento*

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

que permite calcular la obtención del ingreso esperado por ese concepto.

Esa posibilidad, esto es, la del aporte parcial de recursos con cargo al VEFU al FUDO, debería ser regulada en el contrato dado que sobre ese aporte también surgiría la obligación de pago del VEFU porque refiere al aporte de recursos al FUDO que debe ser repagado, sin importar cuál es la fuente de la que proviene.

En todo caso, debe tenerse presente que esa modificación contractual debe estar alineada con los principios que rigen la contratación estatal de cara a la estructuración del SITM, en particular, el de planeación e igualdad, comoquiera que la forma de hacer los desembolsos al FUDO hacía parte del componente financiero de las concesiones, aspecto que fue ampliamente discutido en el trámite precontractual.

Una opción adicional que surge, y que fue discutida con SPS, se relaciona con la posibilidad de revisar el aporte al Fondo de Operadores, considerando que la estructuración actual supone la consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria por parte del Distrito de Cartagena, aspecto que desdibujaría la necesidad del aporte al otro componente del FUDO y, en esa medida, como lo regula el contrato de concesión: "En caso en que al momento de realizar los aportes al Fondo de Operadores, se hayan obtenido recursos para el Fondo de Contingencias o al FMES con destino al FC por valor igual o superior al aporte a realizar, Transcaribe podrá disminuir el valor a depositar en el Fondo de Operadores por parte de los concesionarios, y reajustará el VEFU sin afectar la estructura financiera del componente de desintegración"

A propósito de lo anterior, se estudió la posibilidad de modificar el contrato, pactando varias alternativas para esos efectos.

Esa modificación supone el ajuste de la CLÁUSULA de remuneración del VEFU en tanto se debe ajustar a la realidad de desembolso de recursos para el Fondo de Operadores, bajo el entendido que ni los CONCESIONARIOS, ni Transcaribe S.A. en su rol de Operador, han dispuesto los recursos del Fondo de Operadores y los contratos de concesión prevén la posibilidad de ajustarlo en la medida en que el Sistema requiera esos recursos.

De acuerdo con la cláusula de definiciones contenida en los contratos de concesión para la operación del Sistema se incluyó la siguiente definición del Valor Establecido para el FUDO:

*"VEFU (Valor Establecido para el FUDO)*

*Es el valor por cada pasaje pago que transfiere la Fiducia General del Sistema al Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO), donde será distribuido a los CONCESIONARIOS de acuerdo a con su participación porcentual según el valor del AIFO. Este valor será indexado anualmente en enero según el IPC certificado por el DANE del año inmediatamente anterior. Este valor es la base para determinar el*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

Ingreso esperado por el fondo Unificado (IEFU) del concesionario. El VEFU hace parte de la tarifa técnica, y puede tener incrementos en el tiempo **El VEFU se pagará a los concesionarios desde el inicio de la operación y hasta que hayan alcanzado el Ingreso Esperado por el Fondo Unificado (IEFU).** Una vez se alcance el IEFU, el VEFU será pagado a los concesionarios y aplicará para el cálculo del IEDO"

Entendiendo que el VEFU es el instrumento de remuneración del aporte al FUDO, comprendido por el aporte al Fondo de Operadores y al Fondo de Desvinculación y Desintegración en los términos previstos en el contrato, corresponde revisar la fórmula de cálculo del VEFU para viabilizar su modificación de manera que se honre el compromiso de repago del aporte al Fondo de Desintegración, en la proporción que corresponde, reconociendo la ausencia de aporte al Fondo de Operadores.

La fórmula de repago de los aportes al FUDO, en sus dos componentes: Fondo de Operadores y Fondo de Desintegración, refiere al pago pleno de aquél —del VEFU— en función de los desembolsos que debían realizar los CONCESIONARIOS en los términos previstos en los contratos de concesión. Los desembolsos al FUDO no se han realizado en los términos pactados en los contratos de concesión, por diversas razones.

A pesar de hacer desembolso parcial de los recursos al FUDO, no hay título actual para el uso pleno de los recursos generados por concepto del VEFU sin una modificación contractual que así lo viabilice, comoquiera que aquél remunera de manera plena todo el aporte al FUDO realizado en los términos contractuales, sin que se encuentre regulado en los contratos de concesión un pago parcial del VEFU en función del aporte igualmente parcial al FUDO, de manera que la remuneración se cumpla de acuerdo a como ha ocurrido en la realidad material la ejecución contractual respecto de ese componente.

En efecto, teniendo en consideración las cláusulas actuales, no es posible determinar qué porción realmente le corresponde a cada CONCESIONARIO y a TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador, cuando no hay aporte pleno que determina el repago en los términos contractuales.

Como consecuencia de lo anterior, las partes han revisado la posibilidad de modificar el contrato de concesión en el sentido de determinar qué proporción de la tarifa destinada para esos efectos (VEFU) es procedente de repagar de acuerdo con el cumplimiento actual de la obligación.

Mediante informe financiero SPS – 0069 – 2017 presentado por SPS ASOCIADOS S.A.S., se indicaron algunas conclusiones y recomendaciones de orden financiero que determinan la modificación que se plantea mediante este instrumento, así:

*"1. Por todo lo anterior ratificamos nuestra recomendación de acoger la propuesta de los concesionarios, bajo las condiciones expuestas en el informe inicial. No obstante, el informe inicial recomienda que el Ingreso Esperado del Concesionario por aportes al FUDO -IEFU-, se debe reducir proporcionalmente al aporte que realice el Concesionario.*

*"2. El informe inicial recomendaba reducir la participación por pasaje (VEFU), utilizado para remunerar los aportes al FUDO realizado por cada concesionario. Sin embargo, luego de evaluar los argumentos de los Concesionarios*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

*frente a la irregularidad en los incrementos y plazos de los aportes, el efecto que en los financiadores puede tener una reducción en dicha cuota VEFU, y sobre todo, considerando que en ningún caso se pagará al concesionario un valor mayor al que se encuentra contractualmente acordado, se concluyó, que el valor del VEFU se debe conservar como está planteado en los contratos, así como su mecanismo de indexación y de incremento periódico, a fin de no afectar la estructura financiera del proyecto.*

*“3. Con lo anterior, en caso de que los concesionarios no realicen la totalidad de los aportes al FUDO, se deberá ajustar el IEFU esperado, lo que hará que este se alcance en menor tiempo, liberando la tarifa técnica de dicha participación VEFU. Los contratos de operación establecen, que una vez se remunere al concesionario el valor IEFU, “los recursos del VEFU serán destinados a los concesionarios de operación y se acumularán junto con el VEK para el cálculo del IEDO”, acelerando el tiempo en el que logra alcanzar el “Ingreso Esperado de la Operación” -IEDO-.*

*“4. En ningún caso, el concesionario percibirá ingresos adicionales a los establecidos en el contrato, debido a que la remuneración de la concesión se planteó con un tope o “Ingreso Esperado”. Por un lado, el tope IEDO que corresponde a la recuperación las inversiones, costos y gastos de la operación y por otro lado el tope IEFU que corresponde a la recuperación de los aportes realizados al FUDO. Por ello, es fundamental que Transcaribe S.A. ajuste, de común acuerdo con los concesionarios, el valor fijo establecido como “Ingreso Esperado” para el IEFU, al valor calculado en la tabla 8 del presente informe, como “IEFU sin aportes FO” y que dicho IEFU se incremente en la medida que el concesionario haga aportes al FUDO, con destino al Fondo de Operadores. Con ello, Transcaribe S.A. se asegura de remunerar al concesionario por los recursos aportados al FUDO, sin exceder o sobrepasar los valores pactados en el contrato.*

*5. La posibilidad de ajustar el IEFU, así como de acelerar los aportes para alcanzar el IEDO, una vez el IEFU es alcanzado, se encuentran establecidos contractualmente.*

*6. Se recomienda acoger el procedimiento para realizar aportes al FUDO, planeado en el informe inicial con los ajustes presentados por los Concesionarios de Operación, en cuanto a los topes mediante el cual se dispara la obligación de aportar, es decir:*

- a. Cuando el Fondo de Contingencias presente disminuciones por cuatro (4) semanas continuas, lo cual sucede cuando en una liquidación semanal la Tarifa Técnica (TT) es superior a la Tarifa Usuario (TU).*
- b. Cuando en cualquier semana del año el saldo disponible del Fondo de Contingencias sea inferior al 80% de los Egresos Teóricos del Sistema.*
- c. Al elevar el tope del saldo en el Fondo de Contingencias, se puede reducir el monto de cada aporte, el cual se calcula para cubrir la diferencia ente la TT y la TU, pasando dicha cobertura de 4 meses a 2.*

*7. En cuanto al IEFU, mientras no se realicen aportes con destino al “Fondo de Operadores”, este debe ajustarse de la siguiente forma:*

	% Aporte	FUDO	FD	FO	IEFU	IEFU Sin aporte FO
<b>SOTRAMAC</b>	37,72%	\$ 100.700	\$ 90.100	\$ 10.600	\$ 142.500	\$ 127.500
<b>TRANSCARIBE OP</b>	31,67%	\$ 84.400	\$ 75.500	\$ 8.900	\$ 119.400	\$ 106.809
<b>TRANSAMBIENTAL</b>	30,61%	\$ 81.700	\$ 73.100	\$ 8.600	\$ 115.600	\$ 103.432
<b>Total</b>	100,0%	\$ 266.800	\$ 238.700	\$ 28.100	\$ 377.500	\$ 337.741

*Sin embargo, por cada aporte que realicen los agentes de operación, se deberá ajustar el valor "IEFU sin Aportes FO", incrementándolo con el resultado de multiplicar el valor del aporte que realicen en cada evento por UNO COMA CUATROCIENTOS QUINCE (1,415). Factor este, que resulta de la proporción existente entre el valor total a aportar al FUDO y el valor esperado como repago (IEFU)"*

*Conforme a lo anterior, se reconoce la viabilidad de hacer el pago del VEFU a pesar de no haber aporte al Fondo de Operadores, bajo el entendido que sólo se remunerará el aporte efectivo al FUDO, de acuerdo con las tablas que se incluyen más adelante, repagando ese aporte en un menor tiempo, en caso de no hacerse el aporte al Fondo de Operadores, y ajustándolo siempre al ingreso esperado máximo por este concepto en caso de hacer los aportes.*

*Esa viabilidad fue establecida en el mismo contrato de concesión, el cual indica en la CLÁUSULA 10, que "En caso en que al momento de realizar los aportes al Fondo de Operadores, se hayan obtenido recursos para el Fondo de Contingencias o al FMES con destino al FC por valor igual o superior al aporte a realizar, Transcaribe podrá disminuir el valor a depositar en el Fondo de Operadores por parte de los concesionarios, y reajustará el VEFU sin afectar la estructura financiera del componente de desintegración".*

*Claras las causas que justifican la modificación de la CLÁUSULA 10 del CONTRATO DE CONCESIÓN, sobre la modificación de los contratos de concesión se tiene que la ley establece la obligación de acreditar la necesidad o finalidad que se persigue al pretender la modificación de un contrato estatal ya celebrado.*

*La Corte Constitucional se ha pronunciado en ese sentido, estableciendo como presupuesto para modificar un contrato estatal que ésta sea necesaria para alcanzar los fines del Estado y la debida prestación de los servicios públicos. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:*

*"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, entre otros"<sup>6</sup>.*

<sup>6</sup> CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

Ahora bien, sobre los límites y requisitos para llevar a cabo una modificación ha definido el Consejo de Estado:

*"Según el actor, la norma demandada violenta el inciso segundo del párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, al permitir la adición indiscriminada de los contratos de interventoría sin tener en consideración que el precepto legal estatuye que ningún contrato podrá adicionarse en más de un 50% de su valor inicial.*

*La Sala acogerá la pretensión formulada en atención a que como ya ha sostenido la jurisprudencia de esta Corporación las expresiones utilizadas por la ley ('adicionar' y 'valor inicial'), hacen referencia a la necesidad de operar **modificaciones** en algunos negocios jurídicos, lo cual implica una variación, en el valor pactado. En este evento, se trata de obras nuevas o distintas indispensables para alcanzar la finalidad perseguida con el acuerdo de voluntades. No obstante, lo anterior, la legislación vigente contempla una limitante: el valor de lo adicionado no puede sobrepasar la mitad de lo inicialmente pactado, asegurándose su actualización mediante las variaciones que presenta el salario mínimo legal mensual. La prohibición expresada por el legislador en el artículo 40 del Estatuto de contratación estatal, **es una medida que no solo busca que no se burlen los procedimientos de selección, sino que además asegura principios como la transparencia, la selección objetiva y la planeación**"<sup>7</sup>. (Negrilla fuera del texto).*

*En ese mismo sentido, la Corte Constitucional, con fundamento en concepto elaborado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en 2009, estableció que además del valor máximo establecido por el inciso segundo del párrafo del artículo 40 para adicionar a un contrato, es necesario cumplir con otra serie de requisitos y respetar algunas restricciones. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:*

*"Ahora bien, como se indicó en ese concepto, el que la mutabilidad de los contratos estatales sea posible **no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante; por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica. Por ello la Corte concuerda con la Sala de Consulta y Servicio Civil en que la modificación debe obedecer a una causa real y cierta autorizada en la ley, sustentada y probada, y acorde con los fines estatales a los que sirve la contratación estatal.** (Negrilla fuera del texto).*

(...)

*El Consejo de Estado, en su jurisprudencia, ha señalado que el plazo es un elemento accidental del contrato –no de su esencia ni de su naturaleza– y por ello puede ser materia de modificaciones.*

(...)

---

<sup>7</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto del 9 de septiembre de 2008. Rad. 1920. M.P. Enrique José Arboleda Perdomo.

Lo mismo ocurre con el precio, cuya adición, de conformidad con esta misma providencia, es además expresamente autorizada por el artículo 40 de la ley 80, siempre y cuando no exceda el 50% del valor inicial.

(...)”<sup>8</sup>. (Negrilla fuera del texto).

En este orden, es claro que para modificar un contrato estatal se requiere: i) acreditar su necesidad de acuerdo con los fines de la administración y/o debida prestación de los servicios públicos; ii) en caso de que se requiera una adición presupuestal la misma no podrá superar el 50% del valor inicial del contrato; y iii) no es posible modificar el objeto del contrato a punto de sustituir o desnaturalizar el mismo, pretendiendo ocultar así la celebración de un nuevo negocio jurídico en la modificación de uno ya existente.

## **2. ANTECEDENTES DEL CONTRATO**

[...]

## **3. DETERMINACION DE LA NECESIDAD Y SU JUSTIFICACION**

En atención a que es determinante para el Sistema el pago de las obligaciones asumidas con ocasión de la ejecución del contrato de concesión, y considerando que existe un vacío en relación con la remuneración del componente FUDO cuando no hay aporte al Fondo de Operadores por ausencia de necesidad del Sistema, se justifica la modificación en los términos planteados, así:

Se modifica la CLÁUSULA 10. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES en el sentido de precisar los aportes al Fondo de Operadores dado el condicionamiento que se viabiliza con la suscripción de este Otrosí:

**“CLÁUSULA 10.- SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES.**

*El Concesionario, conjuntamente con los otros dos concesionarios de operación, presentará a TRANSCARIBE S.A. la propuesta de tres (3) sociedades fiduciarias que cumplan los requisitos establecidos por TRANSCARIBE y desempeñen las labores descritas en el APÉNDICE 13, dentro del plazo establecido en el cierre financiero, con los soportes y documentos que acrediten lo exigido en estos pliegos; una vez TRANSCARIBE S.A. los verifique y establezca que las tres sociedades cumplen los requisitos, lo comunicará a los Concesionarios para que procedan a contratar una de las tres fiduciarias de su elección. Esa relación contractual deberá perfeccionarse antes de vencerse el día quince (15) hábil siguiente a aquél en que sea proferida la comunicación con la cual TRANSCARIBE S.A. dio su visto bueno.*

*En caso de que los CONCESIONARIOS no se pongan de acuerdo frente a la escogencia de la sociedad fiduciaria, la selección se hará mediante sorteo entre las ofertas que resultaron viables para TRANSCARIBE S.A. Adicionalmente, si*

<sup>8</sup> CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

después de realizar la invitación a las sociedades fiduciarias, cumplen los requisitos menos de tres sociedades, se escogerá entre la o las hábiles la fiduciaria que llevara a cabo dicho proceso.

En cualquier caso, el Contrato de Fiducia deberá quedar suscrito y perfeccionado a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes a la legalización del contrato de concesión.

El objeto del Contrato de Fiducia de Fondo Unificado de Desintegración y de Operadores será la constitución de un Patrimonio Autónomo, de administración, inversión y fuente de pago, que actuará como Administrador Fiduciario de los recursos destinados a dos compartimentos, así:

- (i) *Desintegración: recursos destinados a la reducción de la oferta del transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros del Distrito de Cartagena hoy en circulación, con tarjeta de operación y que hagan parte del **APÉNDICE 5**. Así mismo, ejecutar todos los procesos necesarios y definidos por la autoridad de transporte de Cartagena para lograr la reducción de la oferta del transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros del Distrito de Cartagena.*
- (ii) *Fondo de Operadores: recursos destinados a cubrir los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario.*
  - (i) *Tamaño: El tamaño del fondo de Operadores está definido en pesos de diciembre de 2013, según la tabla siguiente.*
  - (ii) *Rendimientos: los rendimientos semanales del FO serán reinvertidos en el FO*
  - (iii) *Ingresos: Provenientes de los aportes iniciales de cada concesionario (AIFU) de acuerdo a los valores y plazos establecidos en el contrato de concesión, en función de la condición que se pacta mediante el presente otrosí.*
  - (iv) *Destino de recursos: los recursos serán destinados exclusivamente a cubrir los faltantes en la remuneración de los concesionarios de operación (VEK y VEFU), en el caso de haber aplicado la metodología de repartición de Bolsa del Sistema basada en la proporcionalidad del pago teórico.*

La sociedad fiduciaria suscribirá el contrato de fiducia mercantil de administración, inversión y fuente de pago, para el manejo de la totalidad de los recursos destinados a la desvinculación de vehículos del Transporte Público colectivo (TPC) provenientes de (l) el(los) crédito(s) contratados por los concesionarios de operación o sus aportes de capital y que tienen como única finalidad la contenida en el presente objeto.

Los concesionarios de operación, incluyendo a Transcribe S.A. en su rol de operador, serán responsables de la consecución de los recursos necesarios para fundear el patrimonio autónomo.

Los aportes máximos que deberán realizar cada concesionario, incluyendo a Transcribe S.A. en su rol de operador, a cada Fondo del FUDO, es decir, al

Fondo de Desintegración y al Fondo de Operadores, serán los que se incluyen a continuación:

Aportes Iniciales - Fondo Unificado (AIFU)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Desintegración	90,100	75,500	73,100
Fondo	10,600	8,900	8,600
Total	100,700	84,400	81,700

(Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013)

**RESPECTO DEL FONDO DE OPERADORES, SE PACTA LO SIGUIENTE:**

El aporte máximo que deberá hacer cada CONCESIONARIO, incluyendo a Transcaribe S.A. en su rol de operador, al Fondo de Operadores es el definido más adelante, en el cuadro denominado "Aportes al FUDO por concepto de Fondo de Operadores, fondo de desintegración e ingreso esperado por aportes al FUDO".

Respecto del Fondo de Operadores, los aportes deberán hacerse dentro de los 15 días calendario siguientes a que Transcaribe lo requiera, una vez verificada la ocurrencia de las siguientes dos condiciones:

- I. Que la TT sea superior a la TU + TFET durante 4 semanas continuas..
- II. Que en cualquier semana del año el saldo disponible en el Fondo de Contingencias sea inferior al 80% de los Egresos Teóricos del Sistema, de esa misma semana.

Verificada por Transcaribe la ocurrencia de la condición uno, los CONCESIONARIOS deberán ser notificados con el objeto de que procedan a la consecución de los aportes que deberán realizar. Con la ocurrencia de la condición dos, los CONCESIONARIOS deben proceder a realizar el aporte de los recursos al Fondo de Operadores dentro de los 15 días calendario siguientes a la fecha en que Transcaribe informe dicha situación.

El valor total del aporte por cada evento en el que se cumplan las condiciones I y II, señaladas en los párrafos anteriores, que deberá hacerse al Fondo de Operadores será el equivalente a la diferencia entre la tarifa técnica promedio de las últimas 4 semanas de operación y la tarifa al usuario más TFET (cuando dicho aporte aplique según las condiciones del contrato), por el número de usuarios del mismo periodo, multiplicado por dos (2) meses, como lo muestra la siguiente fórmula ("Aporte al Fondo de Operadores" AFO):

$$AFO = (TT_i - Tu_i - TFET_i) * PV_i * 2$$

Dónde:

AFO = Aportes al Fondo de Operadores.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

$T_i$ = Tarifa Técnica del periodo  $i$ .

$T_u$ = Tarifa al Usuario del periodo  $i$ .

$TFET_i$ = Porción de Tarifa por usuario aportada desde el Fondo de Estabilidad Tarifaria del periodo  $i$  (cuando dicho aporte aplique según las condiciones del contrato).

$PV_i$ = Pasajes Validados del periodo  $i$

$i$ = Últimas cuatro (4) semanas de operación, contadas desde la fecha en la que se materializa las condiciones I o II.

El "Aporte al Fondo de Operadores" AFO, corresponde al valor total a aportar por cada evento en el que se presenten las condiciones descritas en el párrafo anterior. El Concesionario sólo podrá ser beneficiario del uso de los recursos disponibles en el Fondo de Operadores cuando hubiese cumplido con la obligación de hacer los aportes en los términos indicados en este documento modificadorio, y en la proporción en que haya cumplido con aquéllos.

Sobre dicho valor AFO, cada agente debe realizar su aporte de manera proporcional, como lo indica la columna "% aporte" del cuadro que se incluye a continuación, multiplicando dicho porcentaje por el valor AFO encontrado bajo la fórmula anterior, siendo el valor tope a aportar, el establecido en la columna FO del mismo cuadro.

Nota: los valores corresponderán a pesos corrientes del momento del giro. Si al finalizar el mes uno (1) de cada aporte, las condiciones I y II persisten, cada agente deberá gestionar recursos bajo el mismo procedimiento para aportarlos definido para la ocurrencia de ellas.

**Cuadro Aportes al FUDO por concepto de Fondo de Operadores, fondo de desintegración e ingreso esperado por aportes al FUDO**

	% Aporte	FUDO	FD	FO	IEFU	IEFU sin Aportes FO
<b>SOTRAMAC</b>	37,72%	\$ 100.70 0	\$ 90.10 0	\$ 10.60 0	\$ 142.50 0	\$ 127.50 0
<b>TRANSCARIBE OP</b>	31,67%	\$ 84.40 0	\$ 75.50 0	\$ 8.90 0	\$ 119.40 0	\$ 106.80 9
<b>TRANSAMBIENTAL</b>	30,61%	\$ 81.70 0	\$ 73.10 0	\$ 8.60 0	\$ 115.60 0	\$ 103.43 2
<b>Total</b>	100,0%	\$ 266.800	\$ 238.700	\$ 28.100	\$ 377.500	\$ 337.741

Pesos constantes año 2013

Por cada aporte AFO que realicen los agentes de operación incluyendo a Transcaribe S.A. en su rol de operador, el valor IEFU de cada uno se ajustará adicionando al valor "IEFU sin Aportes FO", el resultado de multiplicar el valor del aporte, en pesos constantes año 2013, que realicen en cada evento por UNO COMA CUATROCIENTOS QUINCE (1,415). Factor este que resulta de la proporción existente entre el valor total a aportar al FUDO y el valor esperado como repago (IEFU).

El valor indicado en las tablas anteriores será indexado con la IPC mensual certificada por el DANE al mes anterior a la fecha de cada operación efectiva.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

(...)

- *Desembolsos para el Fondo de Operadores: en caso de que los CONCESIONARIO decidan realizar aportes al Fondo de Operadores, sin atender las condiciones previstas anteriormente en esta Cláusula e incluidas mediante el presente otrosí, los porcentajes y plazos serán los siguientes, esto es, los pactados desde la estructuración del contrato:*

Mes	% Desintegración
+9	56.25%
+15	8.75%
+21	8.75%
+27	8.75%
+33	8.75%
+39	8.75%
<b>Total</b>	<b>100.00%</b>

*\*\* Meses desde cierre financiero*

*NOTA: De acuerdo con la certificación emitida por los estructuradores financieros el cierre financiero fue acreditado por el CONCESIONARIO el día 3 de junio de 2015.*

(...)

*La sociedad fiduciaria administrará los recursos del VEFU con destino al repago de los AIFU, hasta que se alcance el IEFU. Estos recursos se destinarán hasta que se alcance el ingreso esperado por el fondo unificado para cada concesionario, por los siguientes valores, cuando se haga el aporte completo al FUDO, esto es, incluyendo desintegración y fondo de operadores:*

Ingreso Esperado Fondo Unificado	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Ingreso Esperado Fondo Unificado	142,500	119,400	115,600

*(Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013)*

*El VEFU del Fondo de Desintegración que se liquidará en cada periodo de pago corresponde a los siguientes valores:*

Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total Sistema
Tarifa Inicial (VEFU)	75.86	63.58	61.56	201.00
<b>Incrementos</b>				
Mes 36 de Operación Regular	19.55	16.39	15.87	51.81
Mes 48 de Operación Regular	3.16	2.64	2.56	8.36
Mes 63 de Operación Regular	15.17	12.71	12.32	40.20

*(Valores expresados en pesos de diciembre de 2013)*

*(Incrementos expresados en pesos de diciembre de 2013)*

*Una vez alcanzado el IEFU, los recursos del VEFU serán destinados a los CONCESIONARIOS de operación y se acumularán junto con el VEK para el cálculo del IEDO.*

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

(...)"

**3. ANALISIS DE LOS RIESGOS Y NIVEL Y EXTENSIÓN DE LOS RIESGOS QUE DEBEN SER AMPARADOS POR EL CONTRATISTA**

La estructuración del contrato de concesión contemplaba el aporte al Fondo de Operadores en unas fechas determinadas, la modificación supone atar esa obligación a una condición, generando un riesgo aceptado por los Concesionarios que, en todo caso, les viabiliza la utilización de recursos del repago de los aportes al FUDO. El riesgo consiste en no tener disponibles los recursos en el Fondo de Operadores y que se requieran para el repago de las semanas de prestación del servicio en eventos en que el Fondo de Contingencias no cuente con recursos disponibles.

Las demás estipulaciones contenidas en el contrato y en los demás documentos contractuales, y que no serán modificadas expresamente mediante el Otrosí que se suscriba, continuarán vigentes y surtirán los efectos legales y contractuales que de ella se deriven.

Atentamente,

**ING. FREDY SARMIENTO**

Director de Operaciones

ANEXO: Hacen parte integral del presente estudio el oficio TC-DJ-07.01-1281-2016 de fecha 8 de septiembre de 2016 dirigido al concesionario, el concepto jurídico presentado por la firma DE VIVERO & ASOCIADOS S.A. y el concepto financiero presentado por la firma SPS S.A.S.

Proyecto: DE VIVEROS Y ASOCIADOS."

Como sustento de la suficiencia de la justificación de los modificatorios contractuales, adjunto hacemos remisión de los documentos que se citan a continuación:

- Respuesta de TRANSCARIBE a la solicitud de pago del VEFU, contenida en el oficio No. 1281 de 2016;
- ESTUDIOS PREVIOS;
- CONCEPTOS JURIDICOS Y FINANCIEROS DE LA MODIFICACION CONTRACTUAL
- OTRO SI NO. 12 suscrito con SOTRAMAC SAS y OTRO SI No. 6 suscrito con TRANSAMBIENTAL SAS.

Tampoco entendemos su afirmación que "... no se puede premiar el incumplimiento de las obligaciones contractuales con beneficios económicos, que van en detrimento de la implementación del sistema y que el ente gestor no podía permitir, pues es el director, del sistema y todos sus actos deben estar encaminados al beneficio de la operación", cuando en tratándose de un contrato de concesión, que por su naturaleza es denominado por la altas cortes como un contrato incompleto, resulta imperioso a la entidad su modificación a fin de ajustarlo a las realidades de su ejecución.

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

Ahora bien, el no aporte al fondo de operadores no afecta la operación, en atención a que este fondo tiene como único propósito suplir las diferencias entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, y para ello también está el fondo de contingencias y el Fondo de Estabilización Tarifaria; con el adicional de que el riesgo de la demanda es del concesionario y por tanto no media ningún tipo de reclamación de ellos cuando la remuneración es proporcional y no completa. Todo esto lo dicen los contratos de conexión puestos a disposición y revisados por la comisión auditora, por tanto, repito, no se entiende el hallazgo.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria sea excluida.

### **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°6 (CONTRALORÍA)**

Analizada la respuesta dada por Transcribe S.A. y de acuerdo a la naturaleza misma de los contratos de concesión, que son de tracto-sucesivo, en el que se permiten ajustes y modulación a la operación misma del SITM, buscando un equilibrio operativo y financiero, permitiendo que Transcribe SA como ente gestor y las concesiones de las porciones operadas por ellos, celebren modificaciones al repago por el aporte a FUDO, como en el caso del VEFU, para generar liquides a estas últimas, esta comisión acoge su respuesta y la misma desvirtúa el alcance disciplinario de la observación N° 6.

#### **➤ Observación Administrativa No. 7 Sin Alcance**

De acuerdo con el informe de fideicomiso FUDO-Sistema Transcribe, de Alianza Fiduciaria, punto 10 del informe, referente al estado de los recursos en el fondo desintegración N°58040000578, reposan los siguientes saldos: \$11.759.384.328 como FUDO disponible y \$10.999.358.509 como FUDO reservado.

De acuerdo a la información suministrada por Transcribe, los dineros que reposan en el fondo FUDO-reservado están comprometidos, y no se puede disponer de ellos, pues, corresponden a placas de vehículos que fueron llamados a desintegración, pero que no han cumplido con todos los requisitos establecidos por el ente gestor para realizar el pago por desintegración.

Por lo que ese dinero está subutilizado y a la espera indeterminada por parte de los propietarios de los vehículos llamados a "Desvincular y Desintegrar" para que cumplan con dichos requisitos, sin embargo, no se evidencia ninguna actuación por parte del ente gestor, para sanear esta situación y que estos vehículos de una vez por todas salgan de operación, o el inicio de un trámite administrativo, para el traslado de estos recursos que permitan su disponibilidad, y de esta manera utilizar estos recursos para desvincular a vehículos que cumplan con todos los requisitos establecidos por el ente gestor, lo preocupante es que hay vehículos

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

que debieron salir de operación desde el año 2015, pues fueron llamados a desintegrar en esas fechas y sin embargo, no han salido de operación, impidiendo la liberación de recursos del FUDO-reservado y el avance de cronograma de desvinculación del TPC.

Respecto a FUDO-disponible, se puede observar que hay un saldo de \$11.759.384.328 que no ha sido utilizado y que serviría para desintegrar cualquiera de las rutas del TPC, que están en espera, sin embargo, no se evidencia ninguna gestión por parte del ente gestor, para dar uso de estos recursos en el cronograma de "chatarización" lo que va en detrimento de la operación e implementación del SITM, pues si no se utiliza este dinero para desintegrar las rutas del TPC, no ingresarán las flotas nuevas de vehículos del sistema, no crecerá la demanda referente y las rutas del TPC, seguirán siendo competencia de Transcaribe

### **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 7:**

Sea lo primero aclarar como es el trámite y quien maneja los recursos del FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACION Y OPERADORES – FUDO.

TRANSCARIBE S.A. como operador de la porción No. 2 de la operación del sistema estaría en competencia directa con los particulares que prestan el servicio público de transporte, respecto de las concesiones No. 1 y No. 3.

El Contrato de Concesión No. TC-LPN-004 de 2013, en la cláusula 7.1.44. le asignó la obligación al Concesionario SOTRAMAC S.A.S. de *"Realizar el procedimiento de selección de la sociedad fiduciaria, en conjunto con los otros CONCESIONARIOS, para la constitución de la fiducia para el manejo de los recursos del Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)"*.

En la misma línea, la cláusula 10 del Contrato de Concesión No. TC-LPN-004 de 2013 prevé que *"El Concesionario, conjuntamente con los otros dos concesionarios de operación, presentará a TRANSCARIBE S.A. la propuesta de tres (3) sociedades fiduciarias que cumplan los requisitos establecidos por TRANSCARIBE y desempeñen las labores descritas en el APÉNDICE 13"*

Los fondos destinados del FUDO serán para la desintegración del Transporte Público Colectivo y para cubrir los faltantes entre los egresos teóricos de los Operadores y los pagos reales del concesionario.

En este sentido, dado que TRANSCARIBE S.A. es operador de la porción No. 2 del Sistema se hizo necesario que se vinculara al contrato de fiducia mercantil para sumir la condición de fideicomitente, dado que la estructuración responde a un solo patrimonio autónomo en el cual se desarrolla o ejecuta la administración de los recursos del Sistema para la desvinculación y desintegración de los vehículos del TPC. Básicamente el objeto del contrato es un CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL PARA EL MANEJO Y ADMINISTRACIÓN

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co [www.contraloriadecartagena.gov.co](http://www.contraloriadecartagena.gov.co)**

DE LOS RECURSOS DESTINADOS AL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES – FUDO, de acuerdo con las condiciones previstas en el Apéndice 13 de los contratos de concesión para la operación del Sistema.

Luego de llevar a cabo el proceso de selección por parte de SOTRAMAC SAS, fue seleccionada ALIANZA FIDUCIARIA, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales. A TRANSCARIBE se le autorizó por la junta directiva el 30/07/2015, ACTA No. 110, la suscripción del contrato como TRANSCARIBE OPERADOR.

Como se señaló con anterioridad, la Administración de los recursos se realizará a través de un contrato de fiducia mercantil, por lo que la suscripción del contrato dio lugar a la constitución de un patrimonio autónomo por medio del cual se controlan todas las etapas del proceso de desvinculación y desintegración física, de acuerdo con los parámetros que se desarrollan en el Apéndice del proceso.

Dicho Proceso, es supervisado por un Comité Fiduciario, integrado por;

- Tres funcionarios de Transcaribe S.A
- Un representante de cada concesionario de Operación.
- Un representante de TRANSCARIBE S.A. Operador.
- Dos funcionarios del DATT
- Dos delegados de la Fiduciaria
- Un representante de la SIJIN

De acuerdo a lo establecido en la cláusula Decima del Contrato de Fiducia del Contrato, *"El Proceso de Desvinculación y Desintegración Física estará regulado y supervisado por el Comité Fiduciario y se seguirá conforme lo previsto en el Apéndice 13 de los contratos de concesión.*

*El Comité Fiduciario es el encargado de realizar seguimiento permanente al cumplimiento de las condiciones descritas en el protocolo de desvinculación y desintegración previsto en el Apéndice 13. Subrayas extratexto.*

*A la Fiduciaria le corresponde, en el ejercicio de las obligaciones de medio de las cuales es titular y responsable, propender por el cumplimiento de la finalidad que se pretende con la constitución del Patrimonio Autónomo, la cual refiere a la verificación de documentación del proceso de Desvinculación y Desintegración Física de los vehículos del Transporte Público Colectivo y, como consecuencia de ello, del pago del valor previsto por surtir esa procedimiento a favor de los Propietarios; con cargo y hasta concurrencia de los recursos efectivamente existentes en el fideicomiso".*

De acuerdo a lo anterior, y lo dispuesto en los contratos de concesión y el contrato fiduciario, es en esta instancia donde se adoptan las decisiones sobre la ejecución de los recursos del Patrimonio Autónomo; no es TRANSCARIBE el responsable de la ejecución, se repite, es el COMITÉ FIDUCIARIO, quien adopta las decisiones a ejecutar.

Para la verificación de lo antes dicho se adjunta copia del Contrato de Fiducia Mercantil referenciado.

Ahora, sobre la afirmación respecto al uso del dinero "reservado" en el Patrimonio Autónomo FUDO, de manera categórica debe afirmarse, de acuerdo a los informes

**"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**

recibidos de los funcionarios que representan a la entidad en el COMITÉ FIDUCIARIO, los recursos no están subutilizados.

De acuerdo a lo establecido en los contratos de Concesión (Apéndice 13) y el contrato de Fiducia Mercantil pluricitado, el proceso de desvinculación y desintegración física, en punto al orden de postulación de los vehículos del TPC, deberá realizarse de conformidad con lo establecido en los citados documentos; documentos que señalan que para hacer el llamado de una ruta e iniciar el trámite de desintegración y chatarrización, debe haber disponibilidad completa de los recursos para cada vehículo sujeto al trámite. De la disponibilidad de los recursos suficientes da fe la Fiducia administradora.

Esta condición hace parte del DOCUMENTO DE POSTULACIÓN de los vehículos suscritos por los propietarios, cuando se hizo el llamado de la flota del TPC para el año 2015. Para su conocimiento se adjunta el documento citado.

Actuando de conformidad, cada vez que se hace el llamado de una ruta, se disponen en el Patrimonio Autónomo los recursos para cada uno de los vehículos que van a ser sujetos del proceso de desintegración y chatarrización. Hay vehículos que culminan de manera exitosa el trámite debido a que son APTOS; hay otros que aun cuando fueron llamados, son NO APTOS, y mientras no resuelvan sus dificultades, habiendo iniciado el proceso de desintegración, tienen los recursos reservados en el patrimonio autónomo.

Como se puede ver, con esas reservas, se cumple con las directrices del protocolo que rige el procedimiento. De hecho, ese tema, fue uno de los debatidos por los propietarios en las mesas de trabajo previas a los llamados. Con este mecanismo se quiso garantizar que el propietario tuviera garantía de que una vez llamado, existiría disponibilidad de recursos suficientes para pagar de manera inmediata su reconocimiento económico, y de esta forma no se viera comprometido su sustento y el de su familia.

Sin embargo, y de acuerdo a las externalidades que afectaron el proceso, se debieron tomar medidas para que el mismo, respetando derechos adquiridos, fuera más activo, eficaz y eficiente.

Por lo cual, se expide INSTRUCTIVO, en el mes de septiembre del año 2018, el cual se fundamenta en los OTROSÍ, No. 08, al CONTRATO DE CONCESIÓN No. SA-MC-007 DE 2014 SUSCRITO CON TRANSAMBIENTAL S.A.S., Y OTROSÍ No. 14, AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC-LPN-004-2013, SUSCRITO CON SOTRAMAC.S.A.S., el cual tiene como propósito dinamizar el manejo de los recursos en el patrimonio autónomo, y modificar aquellos trámites que debían ajustarse debido a las externalidades de la ejecución de los recursos. Para su conocimiento se adjunta el mencionado documento.

A través de las directrices acogidas en este documento, se lleva a cabo análisis del estado de cada uno de los vehículos llamados, que se encontraba con reserva de dinero vigente, con el fin de establecer la posibilidad de liberación de recursos, que permitieran dar continuidad al proceso de desvinculación y desintegración física, garantizando en todo momento el derecho adquirido por el propietario.

Como resultado del anterior ejercicio, actualmente solo existe reserva económica, sobre 16 vehículos, por valor de \$2.815.474.196,71.

Las placas presentadas como "pendientes de chatarrizar", se encontraban en reserva. Realizada la modificación al protocolo, se pudo trabajar en levantar la reserva (bajo la categorización de APTO o NO APTO), y la utilización de los recursos. A la fecha, el estado de reservados es el siguiente:

<b>RESUMEN DE SALDOS</b>		
<b>RUTA</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>VALOR</b>
PLACAS PENDIENTES	1	97.060.681,19
MODELO 97 - 98	3	378.134.046,64
RUTA 44	3	649.596.739,17
RUTA 13	2	295.208.705,46
RUTA 2	3	445.487.154,92
RUTA 8	1	248.962.165,79
RUTAS 29 - 30	3	701.024.703,54
<b>RESERVADO</b>	<b>16</b>	<b>2.815.474.196,71</b>

El dinero que ya no tiene categoría de "reserva", será utilizado junto con el desembolso del aporte No. 3 de SOTRAMAC S.A.S. para hacer los llamados pendientes, realizar pagos por desintegración acelerada, y pago a los vehículos no aptos que logren levantar sus alertas.

Para demostrar lo anterior, se adjunta informe del FIDEICOMISO FUDO con corte 13 de octubre de 2019.

De las actuaciones desplegadas por el COMITÉ FIDUCIARIO por este concepto se adjuntan sendos mensajes de correo electrónico que demuestran la gestión, así mismo las actas 146 y 148 del COMITE.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa sin alcance sea excluida.

### **ANÁLISIS RESPUESTA OBSERVACIÓN N°7 (CONTRALORÍA)**

Analizada la respuesta dada por el sujeto de control esta comisión auditora deja en firme la observación N° 7 y está pasara a ser Hallazgo Administrativo N°7, en el entendido de que Transcribe SA deberá suscribir un plan de mejoramiento en el que establezca un cronograma de actividades que permitan verificar por parte de la Contraloría Distrital el cumplimiento de los llamados de rutas a desintegrar, por parte del comité FUDO, con los recursos que fueron aportados recientemente por Sotramac SAS para dicho cometido, es fundamental establecer cuál será el cronograma de rutas a desintegrar, cuanto se invertirá en desintegración y en que fechas serán realizados los llamados a desintegrar.

#### **➤ Observación Administrativa No. 8 Sin Alcance**

De acuerdo al otrosí #14 de fecha 7 de noviembre de 2017, Transcribe operador debía realizar el aporte total # 3 al fondo de desintegración-FUDO hasta el 31 de

marzo de 2018, el cual ascendía a la suma de \$ 17.093.205.768,75. Sin embargo, dicho pago no se honró por parte del Distrito de Cartagena, lo que genera la aplicación de la indexación de dicho monto, hasta la fecha que se haga efectivo el pago del aporte en mora.

El aporte total #3 al fondo FUDO por parte de Transcaribe operador, a corte 31 de julio de 2019, asciende a \$17.820.618.227,74, lo que evidencia un crecimiento de la deuda de un 4.56% respecto al valor vencido. Es decir, el distrito a ese corte, deberá pagar \$777.412.459 de más, por concepto de indexación, por mora en el aporte #3 al fondo FUDO. Monto que aumentara hasta tanto, el incumplimiento se mantenga en el tiempo.

### **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 8:**

Sobre este punto nos ratificamos en el oficio dirigido a la comisión, Radicado Interno No. TC-DJ-07.01-1262-2019, de fecha 25/07/2019.

Para su recordación, adjunto hacemos remisión del mentado documento, y del oficio TC-GE-07.01-0128-2019 de fecha 30/01/2019, dirigida al alcalde y sus anexos.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa sin alcance sea excluida.

### **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°8 (CONTRALORÍA)**

De acuerdo a la respuesta dada por el sujeto de control, esta comisión ratifica el la observación N° 8 y está pasara a ser Hallazgo N° 8 ya que subsisten los hechos de incumplimiento por parte del Distrito de Cartagena de Indias, de realizar el aporte #3 al fondo FUDO, por ello se establecerá un plan de mejoramiento por parte de la Contraloría Distrital para con ustedes, en el sentido de hacer un seguimiento permanente al cumplimiento de esta obligación coyuntural para el avance e implementación plena del SITM en la ciudad de Cartagena.

#### **➤ Observación Administrativa No. 9 Sin Alcance**

Según información aportada por Transcaribe, las siguientes rutas están abandonadas y fue solicitada su cancelación por parte de Transcaribe S.A. sin embargo, no han entrado a operar, muy a pesar de que no debe realizarse proceso de desintegración y desvinculación, afectado la integración y servicio del sistema. Las rutas del TPC son:

Ruta No. 1: Esperanza-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta, al DATT a partir del día 16 de noviembre de 2017)

Ruta No. 6: Socorro-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del mes de noviembre de 2018)

Ruta No. 15: Los caracoles-Avenida-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir del 01 de marzo de 2019)

Ruta No. 18: Daniel Lemaitre-Centro (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017)

Ruta No. 19: Daniel Lemaitre-Mercado (Se solicitó cancelación material de la ruta al DATT a partir de marzo de 2017)

### **PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 9:**

El no ingreso de las rutas del SITM, con recorrido en los sectores atendidos por las rutas 1 - 18 y 19, se ha visto afectado, debido a las diversas acciones jurídicas interpuestas por los representantes de los JEEPS Colectivos.

Esta tipología de transporte informal, no homologable al Transporte Público Colectivo y mucho menos al SITM, ha prestado el servicio en la zona, por lo que, al solicitar la cancelación de las rutas mencionadas, iniciaron acciones de protesta a través de sus líderes a fin de ser tenidos en cuenta, por el impacto que ello representa tanto para sus propietarios como para sus conductores.

En su accionar jurídico, interpusieron acción de tutela contra el Distrito y Transcaribe S.A. la cual en su fallo dispuso lo siguiente:

Señores:  
TRANSCARIBE  
Barrio Crespo Carrera 5 Calle 67 No. 66-91 Edificio Eliana  
Cartagena de Indias D.T. Y C.

Ref. Tutela Rad: 130014071003 **2017 00027 00**  
Accionado: ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA, DATT Y TRANSCARIBE.  
Accionante: GERMAN PACHECO CARDALES, WILSON RAFAEL VEGA TOVAR,  
ANUAR JOSE PADILLA MENDEZ Y OSVALDO PEREZ AVILA.

Nos permitimos informarles que en la fecha este despacho dictó fallo que en su parte resolutive dice: **"PRIMERO: TUTELAR** el derecho constitucional fundamental de Petición de GERMAN PACHECO CARDALES, WILSON RAFAEL VEGA TOVAR, ANUAR JOSE PADILLA MENDEZ Y OSVALDO PEREZ AVILA. **SEGUNDO: ORDENAR** al ALCALDE MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS D.T.Y C. en cabeza de MANUEL VICENTE DUQUE VASQUEZ, o quien haga sus veces, que en un término no mayor de cinco (5) días siguientes a la notificación de esta decisión, si aún no lo ha hecho, proceda a DAR RESPUESTA DE FONDO y notificarle en debida forma la solicitud presentada por GERMAN PACHECO CARDALES, WILSON RAFAEL VEGA TOVAR, ANUAR JOSE PADILLA MENDEZ Y OSVALDO PEREZ AVILA, en el sentido de que se pronuncie en términos concretos, congruentes, oportunos, completos y de fondo sobre la realización de un estudio socioeconómico de todas las personas que dependen de la actividad de transporte colectivo con jeep en los barrios aledaños a las faldas de la popa, con el fin de verificar el grado de afectación que producirá la puesta en marcha del sistema de transporte masivo TRANSCARIBE, en esas personas. **TERCERO: Desestimar** las demás solicitudes por considerarlas improcedentes. **CUARTO: Informar** a este Juzgado, de manera inmediata, el

Como se puede observar, el juez de tutela ordena a la Alcaldía Mayor a pronunciarse de fondo sobre la realización de un estudio socio económico de todas las personas que dependen de la actividad de los jeeps colectivos en los barrios aledaños a las faldas de la popa, a fin de diagnosticar el grado de afectación por la puesta en marcha del SITM Transcaribe.

Resultado de lo anterior, quien asumió realizar este estudio socio económico fue la Alcaldía Local N° 1, en su momento liderada por la Dra. Yolanda Wong como Alcaldesa local encargada. Este estudio fue contratado con el Colegio Mayor de Bolívar.

De acuerdo a los resultados del diagnóstico, los cuales fueron conocidos de primera mano por los accionantes, el día agosto 24 de 2017, se nos convocó a mesa de trabajo con los representantes del gremio de jeeps colectivos, quienes solicitaron conocer el plan de acción que dispondría el Distrito para mitigar los impactos que presenta el mencionado diagnóstico.

Sin embargo, entre las recomendaciones del estudio realizado por el Colegio Mayor De Bolívar, se sugiere la compensación de más de 300 propietarios y 600 conductores. Así las cosas, le corresponde al Distrito adelantar las acciones necesarias y pertinentes, para asumir el tema. Lo anterior, no es un tema de competencia de TRANSCARIBE S.A. Una vez se defina este tema, se podría entrar a operar la zona.

Por otra parte, debemos aclarar que las zonas por donde circulaban las rutas 6 y 15 del TPC, si están siendo atendidas por las rutas operadas por el SITM: Para el caso de ruta 6, se tiene las rutas a104, a105, x105 y a107 y el recorrido de la ruta 15, se cubre con las rutas a107, a108, a105, a104, a109, a111, x106, x105.

Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa sin alcance sea excluida.

## **ANÁLISIS DE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN N°9 (CONTRALORÍA)**

De acuerdo a la respuesta dada por el sujeto de control en el que expone hechos exógenos que han imposibilitado el ingreso del sistema a las rutas abandonadas y en que están implicados transportadores no formales, esta comisión auditora dejara en firme la observación administrativa N° 9, y esta pasara a ser Hallazgo Administrativo, en el entendido de que la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, debe realizar un seguimiento permanente a la evolución de esta situación que ha imposibilitado la expansión del SITM, en las rutas abandonados, por lo que en sujeto de control deberá suscribir un plan de mejoramiento en el que detalle la trazabilidad del mismo y a partir de qué momento Transcribe operara de forma permanente estas rutas

### ➤ **Observación Administrativa No. 10 Sin Alcance**

Subsistema del centro de datos: mediante inspección a lugar queda en evidencia que el centro de datos o datacenter, no se encuentra disponible en el Centro de Control ubicado en las oficinas de Transcribe S.A.; y tampoco está instalada, la planta eléctrica destinada para el respaldo eléctrico del mismo. En lo relacionado al datacenter espejo, ubicado en las oficinas del consorcio Colcard, se realizó visita a las instalaciones físicas ubicadas en el barrio pie de la popa; en esta visita, la comisión constató la existencia del datacenter espejo requerido contractualmente.

### ➤ **Observación Administrativa No. 11 Sin Alcance**

Las funcionalidades de viaje en grupo y viaje a crédito fueron probadas en patio portal durante la operación normal del sistema, en vehículos escogidos aleatoriamente por el equipo que estaba acompañando dicha visita. Del ejercicio realizado, se evidenció que el viaje en grupo y viaje a crédito funcionan solamente con tarjetas personalizadas, y solo mientras la persona se encuentre dentro de las instalaciones del patio Portal. Esto conlleva a la limitante en la prestación del servicio al usuario por parte Transcribe, al no permitir este beneficio adicional, por fuera de las instalaciones de patio portal a sus usuarios.

### ➤ **Observación Administrativa No. 12 Sin Alcance**

Equipos embarcados en los vehículos: se evidenció que el concesionario de recaudo, Colcard, se encuentra adelantando las gestiones para proceder con la instalación de los paneles de información al usuario y contadores bidireccionales en buses. Sin embargo, la comisión auditora, en visita en sitio, pudo constatar que los paneles de información al usuario en el patio portal, no están instalados, y en las estaciones del sistema, hay algunos instalados, pero no están funcionando en

su totalidad; con respecto a los contadores bidireccionales de buses, se evidencio que no están instalados en los buses del sistema.

➤ **Observación Administrativa No. 13 Sin Alcance**

El Software de control de operaciones genera reportes imprecisos de los kilómetros recorridos en el sistema por parte de las concesiones operadoras. Pues, al momento de la conciliación directa entre lo que reporta el sistema de gestión y control de flota, con la información reportada por los operadores: Sotramac, Transcaribe operador y Transambiental, esta es inconsistente. Es decir, el software no arroja la información exacta de los kilómetros recorridos por los vehículos de las concesiones en el SITM

➤ **Observación Administrativa No. 14 Sin Alcance**

Con respecto a lo establecido en el apéndice #2, del contrato de recaudo No. TC-LPN-005-10, del 11 de febrero de 2019, en el punto, especificaciones técnicas del sistema de recaudo # 6.2. Estructura tarifaria y condiciones de flexibilidad para aplicaciones adicionales a la del Transporte Masivo, inciso A, que establece que las tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multiviajes y/o pases por periodo que llegase a definir Transcaribe S.A. Al igual que permitir máximo cuatro (4) trasbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, no está implementado en el SITM.

**PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD SOBRE LA OBSERVACION ADMINISTRATIVA No. 10, 11, 12, 13 y 14:**

Sobre las observaciones relativas al operador COLCARD, tenemos muchas discrepancias. Aunque las mismas no generaron alcances, se considera que no son ciertas las anotaciones de la Contraloría, ya que muchos incumplimientos subsisten. La muestra de ellos es que los procesos de multa siguen abiertos. Sin embargo, es la entidad, la que debe decidir qué camino tomar respecto de estos temas:

Según la información suministrada por el Profesional a cargo de los temas de Recaudo, este sigue siendo el panorama actual:

Subsistema del centro de datos: En las instalaciones del concesionario no existe un Datacenter espejo como lo resalta la contraloría. En la visita realizada, se pudo constatar que el Datacenter espejo no cumple los estándares de un Datacenter.

Funcionalidades de viaje en grupo y viaje a crédito / tarjetas deben soportar estructura tarifaria de multiviajes: El viaje a crédito y en grupo solo funciona en TISC PERSONALIZADAS. Se equivoca la contraloría al afirmar que esas funcionalidades solo aplican mientras el usuario esté en Patio portal. Esta funcionalidad se aplica en todas las rutas alimentadoras y pretroncales.

Equipos embarcados en vehículos: El tema sigue igual. Se adelanta proceso de multa, al concesionario en la actualidad.

El software de control de operaciones: En la actualidad, el concesionario se encuentra trabajando en la modificación de los reportes de acuerdo a la necesidad del SITM, y las diversas solicitudes elevadas por el ente gestor.

También debemos manifestar que tras las actividades de seguimiento de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, UMUS del Ministerio de Transporte, fue enviado a la entidad el oficio Radicado MT No. 20192100423481, recibido en la entidad el 23/09/2019, Radicado 2757, en el cual hacen observaciones sobre la ejecución de las obligaciones a cargo del Concesionario Colcard, y evalúan el nivel de cumplimiento. Adjunto hacemos remisión del mentado oficio.

Así mismo, por la no instalación del sistema de información a usuarios en los autobuses, fuimos condenados en acción popular impetrada por la Personería Distrital, cuyo cumplimiento se encuentra en cabeza del Concesionario de Recaudo, y por ello fue notificado por la gerencia de la decisión – oficio TC-DJ-07.01-1538-2019 de fecha 10/09/2019-, y por el supervisor del contrato - oficio TC-DO-07.01-1627-2019 de fecha 25/09/2019-. Adjunto hacemos remisión de los mentados oficios.

### **ANÁLISIS DE LAS RESPUESTA A LA OBSERVACIONES N°10-11-12-13 Y 14 (CONTRALORÍA)**

Como el sujeto de control dio respuesta en bloque a las observaciones sin alcance N° 10, N° 11, N°12, N°13 y N°14, se dará una única respuesta ya que las mismas están correlacionadas con el denominador: sistema de datos y operaciones del SITM, pero detallando por parte de esta comisión, en cada observación elevada por el ente de control, de igual forma, realizar unas aclaraciones, que debido a su pertinencia son necesarias dejar establecidas.

En ese sentido, sea los primero por manifestar esta comisión auditora que a los sujetos de control, no le es dable tachar de falsas las observaciones elevadas por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, ello debido a que en esta etapa del proceso auditor, el sujeto de control debe ceñirse a aportar las evidencias, y/o pruebas, que permitan colegir por parte de la comisión auditora que la observación ya carece de fundamentos lógicos para su sostenimiento y por ende debe ser desvirtuada del informe, ya sea al ser subsanada o desaparecer la situación que dio origen a la observación con el alcance que determine el Ente de Control. Lo segundo por definir es que los procesos internos del ente auditado son autónomos, como en el caso de Transcribe, que ha iniciado procesos de multa contra Colcard, esta comisión auditora es respetuosa de lo que a su consideración determine que es lo correcto aplicar a sus gestionados, ello si, respetando el

debido proceso administrativo del cual gozan todas las personas, tanto jurídicas como naturales.

Realizando la anterior precisión, esta comisión auditora procede a pronunciarse sobre el análisis de las respuestas dadas por ustedes sobre las observaciones N° 10, 11, 12, 13 y 14 sin alcance. Esta comisión auditora determina dejar en firme las observaciones N° 10, 11, 12, 13, y 14, pues, aunque hay avance en el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el viaje en grupos, este no funciona por fuera de patio portal, ni mucho menos con tarjetas no personalizadas. De igual manera, los equipos de información en vehículos no están instalados y los equipos de información al usuario en estaciones no funcionan en su totalidad. Además, es preocupante el tema de la imprecisión del software de operaciones, quien en lo sucesivo de la suscripción del plan de mejoramiento deberá ser ajustado de forma eficiente y definitiva. Con respecto al Datacenter en las instalaciones operativas de Transcribe, es imprescindible su instalación en el centro de operaciones, por lo que es necesario que Transcribe en conjunto con Colcard, pongan a disposición del centro de operaciones, el Datacenter en lo sucesivo de la ejecución del plan de mejoramiento suscrito por el sujeto de control, por último, el sujeto de control, deberá desplegar actuaciones administrativas tendientes al cumplimiento por parte de Colcard lo establecido en el apéndice #2, del contrato de recaudo No. TC-LPN-005-10, del 11 de febrero de 2019, en el punto, especificaciones técnicas del sistema de recaudo # 6.2. Que permite como máximo cuatro (4) trasbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, pues el mismo no está implementado en el SITM.

En ese orden de ideas, las observaciones N° 10, 11, 12, 13 y 14, quedaran en firme y pasaran a ser Hallazgos Administrativos, en el entendido de que Transcribe SA deberá suscribir un plan de mejoramiento en el cual deberá establecer un cronograma de actividades que permitan subsanar cada una de estos hallazgos definitivamente, más aún, si se tiene en cuenta que la totalidad de estas obligaciones relacionadas con el sistema de datos y operaciones del SITM, ya debería estar implementados. Sin embargo, se tiene en cuenta por parte de esta comisión auditora, los obstáculos y retrasos que afectaron la implementación coordinada del sistema, ahora bien, ya superados estos, es inaplazable que estas obligaciones se cumplan de forma integral en lo sucesivo de la ejecución del plan de mejoramiento que deberá suscribir.

Cuadro de hallazgo luego de análisis de la respuesta al informe preliminar por parte de Transcribe SA		
Informe Preliminar	Análisis de la Respuesta al Informe preliminar	Informe definitivo
Observación N° 1 con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	Se desvirtúa la Observación N° 1 en su totalidad	La observación N° 1 es desvirtuada por Transcribe y no aparece en el informe definitivo
Observación N° 2 con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	La observación N°2 queda en firme y pasa a ser Hallazgo fiscal	El Hallazgo N° 2 con alcance fiscal, pasa a ser Hallazgo fiscal N° 1 en informe definitivo
Observación N°3 con presunta incidencia disciplinaria	La observación N°3 pasa a ser Hallazgo Administrativo sin alcance	El hallazgo pasa a ser el N° 2 en el informe definitivo
Observación N°4 con presunta incidencia disciplinaria	La observación N°4 pasa a ser Hallazgo Administrativo sin alcance	El hallazgo pasa a ser el N° 3 en el informe definitivo
Observación N°5 con presunta incidencia disciplinaria	La observación N°5 pasa a ser Hallazgo Administrativo sin alcance	El hallazgo pasa a ser el N° 4 en el informe definitivo
Observación N°6 con presunta incidencia disciplinaria	La observación N° 6 es desvirtuada en su totalidad	La observación N° 6 es desvirtuada por Transcribe y no aparece en el informe definitivo
Observación N°7 sin alcance	La observación N°7 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N° 5 en el informe definitivo
Observación N°8 sin alcance	La observación N°8 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N° 6 en el informe definitivo
Observación N°9 sin alcance	La observación N°9 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N° 7 en el informe definitivo
Observación N°10 sin alcance	La observación N°10 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N° 8 en el informe definitivo
Observación N°11 sin alcance	La observación N°11 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N°9 en el informe definitivo
Observación N°12 sin alcance	La observación N°12 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N°10 en el informe definitivo
Observación N°13 sin alcance	La observación N°13 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N°11 en el informe definitivo
Observación N°14 sin alcance	La observación N°14 queda en firme y pasa a ser Hallazgo administrativo sin alcance	El hallazgo administrativo sin alcance pasa a ser el N°12 en el informe definitivo
<b>TOTAL</b>	<b>12 HALLAZGOS UNO (1) FISCAL Y ONCE (11) ADMINSTRATIVOS SIN ALCANCE</b>	

**“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”**

**Avenida Crisanto Luque Diagonal 22 No 47B-23 – Móvil: 3013059287**

**contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co**