

Cartagena de Indias D. T., y C; 03 de diciembre de 2025
DC- OF- EX 073 03-12-2025

Doctora
ERCILIA BARRIOS FLOREZ
Gerente
TRANSCARIBE S.A
Ciudad.

Ref.: Informe Definitivo Actuación Especial de Fiscalización

Cordial saludo

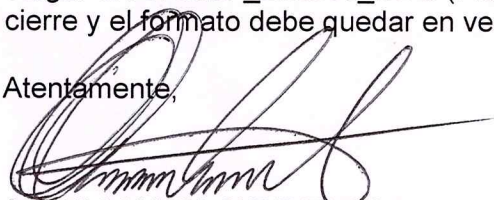
La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, en cumplimiento del Plan de Vigilancia y Control Fiscal Territorial – PVCFT vigencia 2025, practicó Actuación Especial de Fiscalización a la entidad a su cargo, con el fin de evaluar el Contrato de Mantenimiento TC-CD-002-19 y Suministros de combustibles TC-CD-001-15 de los vehículos de TRASCARIBE S.A en su Rol de operador del sistema, en cumplimiento del régimen contractual aplicable para la entidad y los principios de control fiscal.

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

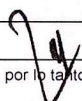
Adicionalmente, y en virtud de lo establecido en la Resolución Reglamentaria N°369 del 19 de diciembre de 2024, Transcaribe S.A, deberán diligenciar el **Anexo PM CDC**, el cual debe contener, entre otras actividades, las acciones correctivas que se desarrollarán para corregir los hechos referenciados en los hallazgos, los responsables de su ejecución, el tiempo necesario para su aplicación.

El representante legal de la entidad deberá reportar dichas acciones a través del Sistema de Rendición Electrónica de Cuentas “SIA Contralorías”, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del presente informe de auditoría, en cumplimiento a lo establecido en el Artículo Séptimo de dicha resolución, en el enlace : “Guía para la rendición de formatos”. Es de recordar que debe cargar el Formato _202510_CDC (Planes de Mejoramiento Suscritos y Avance) junto con la carta de cierre y el formato debe quedar en verde para que efectivamente quede reportado.

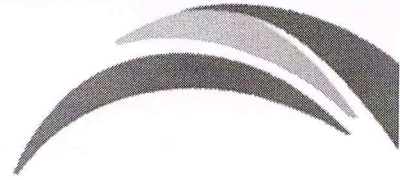
Atentamente,



ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó	Equipo Auditor	P.U. - Lider	
Revisó	Wilmer Salcedo Misas	P.E. - Supervisor	
Visto Bueno	Hernando Pertuz Corcho	Director D.T.A.F.	

Los arriba firmantes declaramos que, hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.



INFORME FINAL
ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN

TRANSCARIBE S.A

ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

HERNANDO PERTUZ CORCHO
Director Técnico de Auditoria Fiscal

Equipo de Trabajo:

WILMER SALCEDO MISAS
Supervisor

ISADORA SALAS DIAZ
Líder Auditor

FRANCISCO ARCIA AGUAS
Auditor

JAIRO SIERRA HERNANDEZ
Auditor

Cartagena, Noviembre de 2025

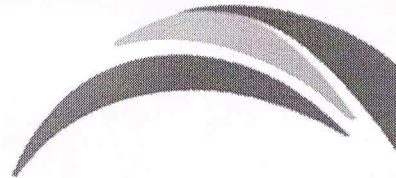
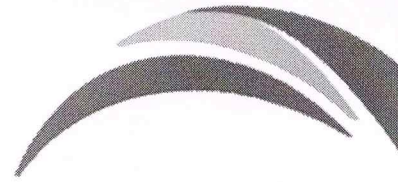


TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. OBJETIVO GENERAL DE LA AEF	3
1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
2. HECHOS RELEVANTES	4
3. CARTA DE CONCLUSIONES	5
4. ANALISIS	7
5. HALLAZGOS	13
6. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS	30

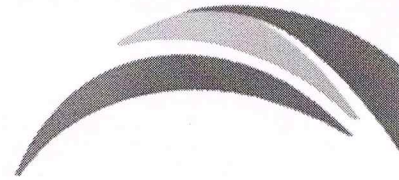


1. OBJETIVO GENERAL DE LA AEF

Evaluar el Contrato de Mantenimiento TC-CD-002-19 y Suministros de combustibles TC-CD-001-15 de los vehículos de TRASCARIBE S.A en su Rol de operador del sistema, en cumplimiento del régimen contractual aplicable para la entidad y los principios de control fiscal.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.1.1 Evaluar la gestión contractual relacionada anteriormente, en las 3 (tres) etapas contractuales para determinar el cumplimiento de los mismos.
- 1.1.2 Evaluar y verificar si los vehículos relacionados en el contrato de mantenimiento relacionado o en suministro de combustibles estuvieron en uso durante la vigencia 2024.
- 1.1.3 Evaluar los inventarios registrados en los estados financieros a 31 de diciembre de 2024.



2. HECHOS RELEVANTES

TRANSCARIBE en su rol operador de la porción N°2 del Sistema cuenta con noventa y nueve (99) buses, de los cuales sesenta y nueve (69) son tipología padrón y treinta (30) tipología busetòn, en rutas que pueden ser troncales, pretroncales, alimentadoras o complementarias, estos vehículos operan 100% con gas natural vehicular (GNV).

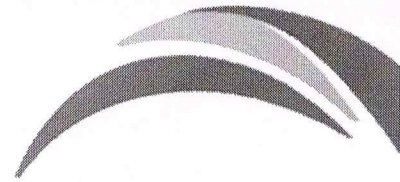
De acuerdo al Contrato Interadministrativo suscrito entre la Financiera de Desarrollo Nacional y TRANSCARIBE S.A. para la reestructuración Técnica, Legal y Financiera del SITM de Cartagena para la vigencia 2024, dentro del análisis del diagnóstico entregado en el informe, se propuso para sostenibilidad a largo plazo del Sistema, la entrega del 50% de la flota de TRANSCARIBE Rol Operador para la operación y mantenimiento de los autobuses por parte de TRANSAMBIENTAL, y el otro 50% de la flota con SOTRAMAC;” *para lograr la adecuada transición y entrega de la operación de ROL Operador, se debe tener en cuenta las siguientes actividades:*

- *Operación y mantenimiento de la flota actualmente operativa para garantizar la prestación del servicio*
- *Habilitación y entrega de autobuses para el peritaje, bajo en entendido que el peritaje se debe adelantar en grupos de vehículos y dependerá de la disponibilidad de estos en su recuperación y la capacidad operativa del tercero idóneo para adelantar esta tarea.*
- *Proceso de peritaje de flota; - Distribución de flota entre Concesionarios; -- Puesta a punto; - Operación final bajo acuerdo”¹*

A la fecha de presentación de este informe no se ha realizado proceso de peritaje y distribución de flota entre concesionarios.

Durante la vigencia 2024, a partir de mes de mayo, la junta directiva de TRANSCARIBE S.A. designó una nueva gerente general de la entidad, teniendo como objetivo fortalecer y optimizar la operación, aumento de las frecuencias de los buses, la cobertura a más zonas de la ciudad y el estado interno y externo de los vehículos para ofrecer una mejor calidad en el servicio prestado a los usuarios.

¹ Tomado del informe de TRANSCARIBE ROL OPERADOR publicado en SECOPI



3. CARTA DE CONCLUSIONES

Doctora

ERCILIA BARRIOS FLOREZ

Gerente

TRANSCARIBE S.A

Alcaldía de Cartagena de Indias

Ciudad

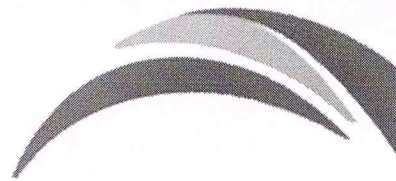
Con fundamento en las facultades otorgadas por los artículos 267 y 272 de la Constitución Política, modificado por el Acto Legislativo 04 de 2019 y el Decreto 403 de 2020 y de conformidad con lo estipulado en la Resolución N°282 del 6 de noviembre de 2024, por el cual se adopta la Guía de Auditoría Territorial 4.0., la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, en cumplimiento al Plan de Vigilancia y Control Fiscal Territorial PVCFT-2025 practicó Actuación Especial de Fiscalización a TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador del sistema, al contrato de mantenimiento TC-CD-002-19 y Suministros de combustibles TC-CD-001-15 de sus vehículos.

Es responsabilidad de la entidad, el contenido en calidad y cantidad de la información suministrada, así como con el cumplimiento de las normas que le son aplicables a su actividad institucional en relación con el asunto auditado.

Es obligación de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias expresar con independencia una conclusión sobre el cumplimiento de las disposiciones aplicables a TRANSCARIBE S.A. en su rol de operador, concepto que debe estar fundamentado en los resultados obtenidos en la auditoría realizada.

Este trabajo se ajustó a lo dispuesto en los principios fundamentales de auditoría, conforme a lo establecido en la Guía de Auditoría 4.0, en concordancia con las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSA), desarrolladas por la Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI) para las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

Estos principios requieren de parte de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias la observancia de las exigencias profesionales y éticas que requieren de una planificación

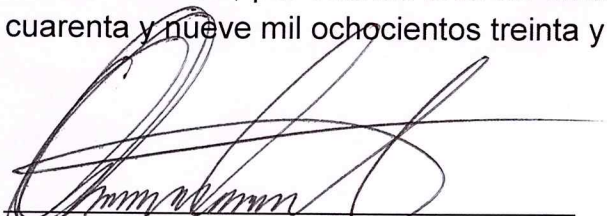


y ejecución de la auditoría destinadas a obtener garantía limitada, de que los procesos consultaron la normatividad que le es aplicable.

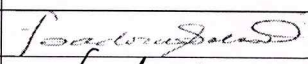
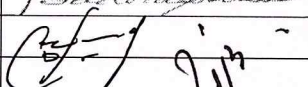

La auditoría incluyó el examen de las evidencias y documentos que soportan el proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales y que fueron remitidos por la entidad. Los análisis y conclusiones se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo.

RELACIÓN DE HALLAZGOS

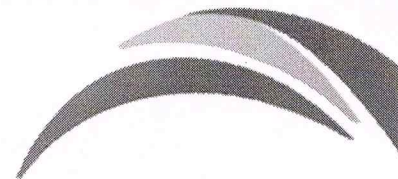
Como resultado de la Actuación Especial de Fiscalización, la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias constituyó cuatro (4) hallazgos administrativos de las cuales: 2 (dos) son sin incidencia, 2 (dos) con presunta incidencia disciplinaria y una (1) con presunta incidencia fiscal, por cuantía total de Quinientos cuarenta y cuatro millones seiscientos cuarenta y nueve mil ochocientos treinta y ocho pesos m/cte. (\$544.649.838).



ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó.	Equipo auditor	DTAF	
Revisó.	Wilmer Salcedo Misas	P.E - Supervisor	
Visto Bueno.	Hernando Pertuz Corcho	Director D.T.A.F.	

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encuentra ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.



4. ANALISIS

1. INFORMACION CONTRACTUAL

En la presente actuación especial se procedió a revisar los contratos; TC-CD-002-2019 Contratista: UT MOVILIZAMOS Cartagena, y TC-CD-001-15 Contratista: ORGANIZACION TERPEL S.A, y dado que durante la vigencia 2024, se realizó cambio de gerente y personal directivo, los hallazgos encontrados se dividen en dos periodos, del mes de enero hasta mayo de 2024 y desde el mes de junio a diciembre de 2024.

1.1 Contrato TC-CD-002-2019 Contratista: UT MOVILIZAMOS CARTAGENA:

Supervisión Director de Operaciones.

Plazo: Indeterminado pero determinable.

Valor: Indeterminado pero determinable.

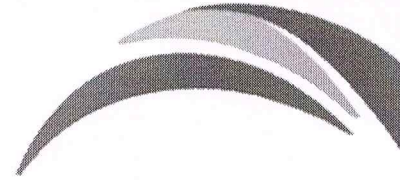
Fecha de suscripción del contrato: 27 de diciembre del 2019

Fecha de suscripción del acta de inicio: 1 de enero del 2020 Estado del contrato: En ejecución

El objeto del presente contrato es la PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO, CORRECTIVO Y ALISTAMIENTO DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS TIPOLOGÍA Busetón y Padron de la Porción No. 2 de Operación a cargo de Transcaribe en la condición de Operador del Sistema Transcaribe S.A.,

Modificaciones del contrato:

Otrosí No. 1	Aclaración clausula quinta.	31 de marzo de 2020
Otrosí No. 2	Amplía vigencia del contrato hasta el día 30 de abril de 2023, valor de \$3.346.634.543,50	28 de diciembre de 2022
Otrosí No. 3	Se modifica la Cláusula 3.1.1. y la tabla 3.1.2.	2 de marzo de 2023
Otrosí No. 4	Amplía vigencia del contrato hasta el día 27 de julio de 2023	29 abril de 2023
Otrosí No. 5	Amplía vigencia del contrato hasta el día 31 de diciembre de 2023, amparada en y se amplía el valor del contrato por la suma de \$5.117.897.533	27 de julio de 2023
Otrosí No. 6	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 30 de marzo de 2024 y el valor \$ 3.565.598.271,12.	28 de diciembre de 2023



Otrosí No. 7	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 8 de mayo de 2024 y se adicionó la suma de \$ 1.514.357.000.	27 de marzo de 2024
Otrosí No. 8	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 3 de junio de 2024 y se adicionó la suma de \$ 1.000.000.000.	8 de mayo de 2024
Otrosí No. 9	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 3 de octubre de 2024 y se adicionó la suma de \$ 3.200.725.073.	31 de mayo de 2024
Otrosí No. 10	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 20 de diciembre de 2024 y se adicionó la suma de \$ 4.679.582.450.	02 de octubre de 2024
Otrosí No. 11	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 28 de febrero de 2025 y se adicionó la suma de \$3.568.257.443	18 de diciembre de 2024
Otrosí No. 12.	Ampliar la vigencia del contrato hasta el 30 de junio de 2025 y se adicionó la suma de \$3.917.754.294	26 de febrero de 2025

CLÁUSULA 3. Descripción técnica, detallada y completa del servicio objeto del contrato
El contratista de mantenimiento deberá ejecutar las actividades de mantenimiento preventivo que no estén incluidas dentro de las actividades desarrolladas por el fabricante. Además, de realizar las actividades de mantenimiento correctivo durante la ejecución del contrato, incluido el periodo de garantía.

Lo anterior compromete al contratista o cumplirlas siguientes actividades:

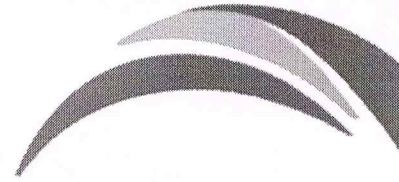
- Ejecución de las rutinas de mantenimiento preventivo de toda la flota de tipología Padrón.
- Realizar el alistamiento de los vehículos previo a su operación diaria.
- Mantenimiento preventivo de la totalidad de la flota de tipología padrón y busetòn.
- Mantenimiento correctivo, incluido el suministro de repuestos a excepción de las llantas.
- Cumplimiento de los niveles de servicio asignados.

CLAUSULA 5. Valor del contrato y forma de pago;

Forma de pago.

El mecanismo de pago está ligado o los kilómetros recorridos por lo flota. Sin embargo. El modo de facturación es distinto, dependiendo del ítem de mantenimiento ejecutado:

1- Alistamiento de flota: Cobro fijo diario por vehículo alistado por tipología.



2- Mantenimiento preventivo: Cobro por rutina ejecutada, de acuerdo con el kilometraje actual del vehículo. Basado en el listado de precios por rutinas ofertado por el proponente en la propuesta.

3- Mantenimiento correctivo: Cobro por evento. Como valor de hora/hombre pre acordada y listado de repuestos con precios entregados en la oferta sin ajustes.

El pago al contratista se realizará por medio de la fiducia seleccionada para la administración y pagos, con cargo a los ingresos que reciba TRANSCARIBE por parte del sistema, por los kilómetros recorridos pagados

1.2 TC-CD-001-15 Contratista: ORGANIZACION TERPEL S.A

Supervisor: Director de operaciones

Plazo: En su etapa de operación regular, el plazo será de tres (3) años, prorrogables si TRANSCARIBE S.A., continúa con la prestación directa del servicio, más allá del plazo de implementación previsto en los contratos de concesión, siempre que cuente con la apropiación presupuestal para el efecto.

Valor estimado Veinte Mil Millones Quinientos Ochenta y Tres mil Setecientos Diez pesos (\$20.583.710.000).

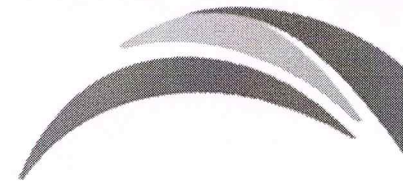
Fecha de inicio: 17 de noviembre de 2015

Objeto: *El suministro de gas natural comprimido vehicular (GNCV) con destino a la flota del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DE CARTAGENA – SISTEMA TRANSCARIBE CONCESIÓN 2.*

Tipo de contrato: suministro

Estado del contrato: Vigente y en ejecución

Otrosí No. 1	Amplía la vigencia del contrato por el término de dos años, hasta el 13 de enero 2022.	10 de enero del año 2020
Otrosí No. 2	Amplía vigencia del contrato hasta el día 13 de enero de 2023.	12 del mes de enero de 2022
Otrosí No. 3	Amplía vigencia del contrato hasta el día 13 de mayo de 2023.	11 de enero del año 2023
Otrosí No. 4	Amplía vigencia del contrato hasta el día 13 de agosto de 2023.	día 12 de mayo de 2023
Otrosí No. 5	Amplía vigencia del contrato hasta el día 31 de diciembre de 2023, amparada en CDP y RP por valor de \$1.671.829.450.	11 de agosto de 2023
Otrosí No. 6	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 31 de marzo de 2024 y el valor \$ 2.103.853.131.	21 del mes de diciembre de 2023
Otrosí No. 7	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 18 de mayo de 2024.	27 de marzo de 2024



Otrosí No. 8	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 3 de junio de 2024 y se adicionó la suma de \$ 300.000.000.	27 de marzo de 2024
Otrosí No. 9	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 3 de octubre de 2024 y se adicionó la suma de \$ 1.642.183.241,33.	03 de junio de 2024
Otrosí No. 10	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 20 de diciembre de 2024 y se adicionó la suma de \$ 1.245.705.481,07.	01 de octubre de 2024
Otrosí No. 11	Amplía la vigencia del contrato hasta el día 28 de febrero de 2025 y se adicionó la suma de \$2.269.946.572,37.	29 de noviembre de 2024
Otrosí No. 12.	Amplía la vigencia del contrato hasta el 31 de mayo de 2025 y se adicionó la suma de \$2.374.205.436,72.	28 de febrero de 2025

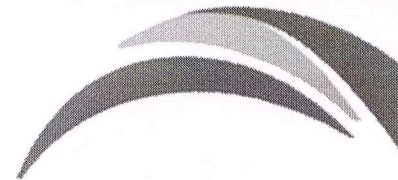
CLÁUSULA TERCERA. - *valor estimado del contrato por tarifas unitarias: El valor del contrato es indeterminado pero determinable. Sin embargo, para efecto de que sirva de base para calcular el valor de las pólizas de garantía y seguros, se determina por un valor estimado de 20.583,71 (Millones COP), correspondiente y relacionado con el cálculo de costos atribuibles a la construcción de las estaciones de bombeo y de más costos y gastos relacionados y que comprende aproximadamente la totalidad del negocio.*

PARÁGRAFO PRIMERO: *Mecanismo de actualización de precios:*

Suministro G: *El valor está dado en dólares americanos por MBTU. La primera actualización será el 01 de diciembre de 2015. El valor dado en dólares americanos por MBTU se convertirá mensualmente a PESOS COLOMBIANOS por metro cúbico (\$/ m3) y será el mismo que SURTIGAS S.A. E.S. P. le liquide mensualmente al CONTRATISTA.*

Transporte T: *Es el establecido en la Resolución CREG 040 de 2015 o aquella que la modifique o la sustituya. El valor está dado en dólares americanos por MBTU. La primera actualización será el 01 de enero de 2016. El valor dado en dólares americanos por MBTU se convertirá mensualmente a PESOS COLOMBIANOS por metro cúbico (\$/ m3) y será el mismo que SURTIGAS S. A. E. S. P. le liquide mensualmente al CONTRATISTA.*

Distribución D y/o COMERCIALIZACIÓN C: *Se actualizarán con base en la variación anual del IPC colombiano en el año inmediatamente anterior o con base en las tarifas publicadas por SURTIGAS S. A. E.S. P. y será el mismo que SURTIGAS S. A. E.S. P. le liquide mensualmente al CONTRATISTA.*

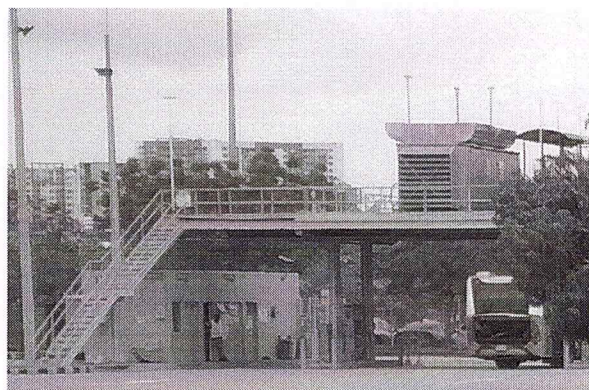


Componente Fijo Amortización - Cfa: Se ajustará el 1 de enero de cada con base en el porcentaje de variación I.P.C. emitido por el DANE para el año inmediatamente anterior

Componente Fijo Administración y Operación - Cfa0: Se ajustará el 1 de enero de cada año con base en el porcentaje de variación I. P. C. emitido por el DANE para el año inmediatamente anterior.

Componente Variable - Cv: Se ajustará el 1 de enero de cada año con base en el porcentaje de variación del Salario Mínimo Legal Mensual de Colombia.

Para verificar el estado actual de los contratos, se procedió a realizar la visita administrativa del lugar de ejecución, ubicado en el patio portal de TRANSCARIBE S.A.



Estación de suministro de GNV

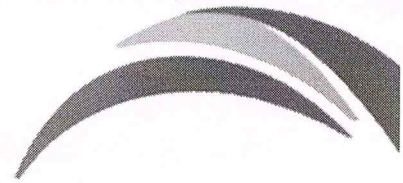
La ejecución del contrato de combustible, se encuentra ubicado dentro del patio portal, en donde se observó, la estación de suministro de GNV a los buses de TRANSCARIBE en su rol de operador del sistema.



Vehículos por siniestros aseguradora



Patio portal TRANSCARIBE ROL operador



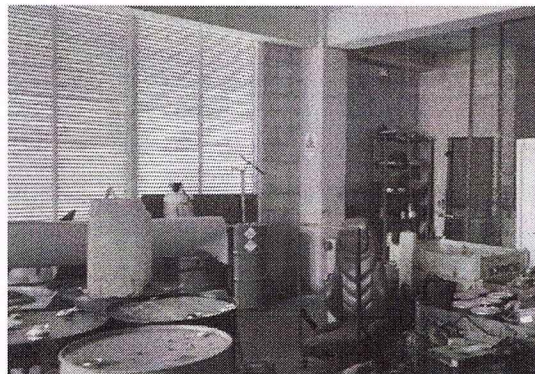
Patio TRANSCARIBE ROL OPERADOR



Grúa del contrato



Buses en mantenimiento correctivo

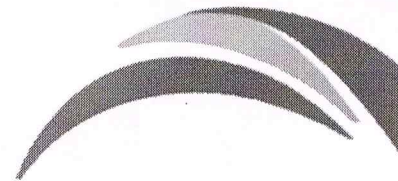


Zona de inventario, almacén



En la visita del Contrato TC-CD-002-2019 Contratista: UT MOVILIZAMOS CARTAGENA; con relación a la disponibilidad y Mantenimiento de la Flota:

Se observó la presencia de vehículos fuera de servicio en el patio, algunos identificados como en cuarentena y otros en proceso de mantenimiento. Esta situación podría impactar la disponibilidad general de la flota y la capacidad de respuesta operativa. A pesar de eso la empresa mantiene un registro interno detallado del mantenimiento realizado a cada vehículo, incluyendo la descripción de la novedad, la causa raíz y la mano de obra empleada. Esta información se integra en una "hoja de vida" del vehículo,



la cual se utiliza para verificar la coherencia con la facturación de los servicios de mantenimiento, buscando evitar errores o inconsistencias.

Con relación a la Gestión de Repuestos y Reparaciones:

La empresa contratista asume la responsabilidad de la gestión de la garantía de los repuestos directamente con el cliente. Esta práctica, si bien eficiente en términos de control y agilidad, conlleva el riesgo de demoras en la reparación cuando se depende del proveedor para la gestión de la garantía. Dichas demoras impactan directamente el tiempo de respuesta necesario para restablecer el vehículo a su estado operativo. Posteriormente, se procede a la gestión de la reclamación con el proveedor. Con el fin de optimizar la disponibilidad de repuestos, el contratista mantiene un almacén de repuestos para los elementos de mayor rotación, lo cual constituye una práctica recomendada en la industria. Adicionalmente, se ha implementado un laboratorio interno para la reparación de componentes específicos, tales como válvulas ABS, con el objetivo de minimizar los tiempos de espera asociados al envío a talleres externos. Esta iniciativa por parte del contratista busca mejorar significativamente los tiempos de respuesta en las reparaciones, contribuyendo así a una mayor satisfacción del cliente y a una optimización de la operación.

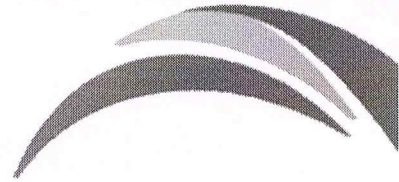
Del contrato TC-CD-001-15 Contratista: ORGANIZACION TERPEL S.A

Se constató que la empresa opera vehículos con tecnología GNV, los cuales están sujetos a una revisión anual de los cilindros y a una recalificación periódica (cada 4 o 5 años según la normativa). Existe un sistema de control para el tanqueo que verifica la habilitación del chip y la vigencia de la recalificación del cilindro, impidiendo el suministro si esta última ha expirado. La certificación y recalificación de los cilindros se realiza anualmente mediante un agente especializado que acude a las instalaciones.

5. HALLAZGOS

5.1 Con relación al objetivo de evaluar la gestión contractual relacionada anteriormente, en las (3) etapas contractuales para determinar el cumplimiento de los mismos.

Se revisó los estudios previos, requisitos de perfeccionamiento y de ejecución, informes del contratista e informes de supervisión, para verificar el cumplimiento del objeto y obligaciones contractuales y que se encuentren acorde con la normatividad que rige la contratación pública.



En cuanto al cumplimiento de los principios de la función administrativa y dada la naturaleza de la entidad, y el contrato en ejecución solo se evaluará las dos (2) etapas precontractual y contractual, en donde se observó lo siguiente:

HALLAZGO ADMINISTRATIVO No 1, CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, NO PUBLICACION DE LOS INFORMES EN EL SECOP, contrario a los principios de publicidad y transparencia, riesgo identificado deficiencia en la supervisión contractual

Condición

En los contratos evaluados, se evidenció deficiencias en la publicación de informes de ejecución del contrato y supervisión en la plataforma transaccional SECOP, teniendo en cuenta que las obligaciones contractuales y los pagos realizados al contratista son de frecuencia mensual.

Contrato TC-CD-002-2019

Contratista: UT MOVILIZAMOS CARTAGENA

En el periodo de enero a abril de vigencia 2024 no fue publicado los informes de ejecución y supervisión.

El periodo comprendido de mayo a octubre de 2024 se consolida en un informe de supervisión publicado el 26 de noviembre de 2024.

La ejecución realizada por el contratista, del mes de noviembre a diciembre de 2024, se consolida en un informe el cual fue publicado en la página SECOPI en fecha 10 de marzo de 2025.

Contrato TC-CD-001-15

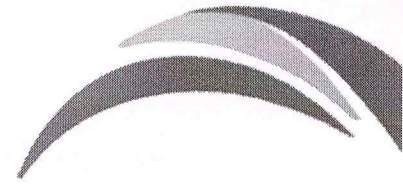
Contratista: ORGANIZACION TERPEL S.A.

En el periodo de enero a abril de vigencia 2024 no fue publicado los informes de supervisión.

El periodo comprendido de mayo a octubre de 2024 se consolida en un informe de supervisión publicado el 26 de noviembre de 2024.

La ejecución realizada por el contratista, del mes de noviembre a diciembre de 2024, se consolida en un informe el cual fue publicado en la página SECOPI en fecha 08 de marzo de 2025.





Además, mediante oficio TC-GE-07.01-00078-25, la entidad manifiesta que: *“Es importante señalar que, para los meses de enero, febrero, marzo y abril de 2025 no se encontró la información publicada en la plataforma SECOP 1, ni en el informe de entrega de la anterior directora de operaciones”.*

Criterio

- Manual de contratación capítulo II supervisión:” 8. Informes. *Corresponde al supervisor, durante la vigencia del contrato, elaborar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales”*,
- Artículo 209 de la Constitución Política,
- Artículo 3 de la Ley 1150 de 2007
- Numeral 3 del artículo 24 de Ley 80 de 1993,
- Artículo 83 y 84 de Ley 1474 de 2011,
- Título IV numeral 6, Manual de contratación de TRANSCARIBE, Resolución 137 de 2015
- Artículo 2.2.1.1.1.7.1 del Decreto 1082 de 2015
- Numeral 1, artículo 38 Ley 1952 de 2019.

Causa

Lo anterior, por debilidad en la supervisión y la falta de control, dado que se debe conocer y aplicar los principios rectores de la administración pública y los instructivos que regulan su labor, para no vulnerar los principios de publicidad y transparencia que rigen el proceso de contratación de la entidad.

Efecto

Al no publicar los informes en la plataforma SECOP, impide que la información contractual esté a disposición de la ciudadanía y de los organismos de control de manera oportuna y veraz.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Oficio TC-GE-07.01-00405-25 de fecha 31 de octubre de 2025

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 1

Sea lo primero señalar que, los contratos de prestación de servicios que fueron objeto de revisión durante la auditoria que corresponde a los identificados como TC-CD-002-2019 (UT Movilizamos Cartagena) y TC-CD-001-15 (Organización Terpel S.A), connotan



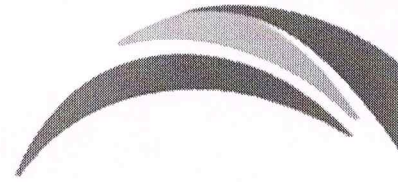
la ejecución de obligaciones operativas técnicas, que conlleva a que los informes formales deban ser consolidados, para luego pasar a su revisión, y posteriormente su publicación. Solo cuando la totalidad de la información está consolidada puede quien ejerce la supervisión proceder a su publicación, lo cual resulta ser un proceso de varias fases consecuentes que no pueden ser eludidas para producir un informe de ejecución que realmente muestre la realidad de la ejecución contractual y de las obligaciones pactadas.

Los contratos de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena (SITM) son de ejecución sucesiva, sujetos a variables operativas que dependen de indicadores de desempeño como los Niveles de Servicio (NDS), de los cuales se desprenden múltiples indicadores como el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) y el Índice de Kilómetros Brutos (IKB), entre otros. Dichos indicadores se determinan y validan a partir de la información operativa consolidada de los sistemas tecnológicos y de las conciliaciones semanales que se realizan con los concesionarios. En consecuencia, no es técnicamente viable la elaboración de informes formales de supervisión cerrados de manera mensual, en tanto la información que los sustenta — validaciones, kilometraje recorrido, número de despachos y comportamiento de la demanda— solo se consolida y se verifica una vez finalizados los ciclos de revisión y conciliación de los NDS.

En este contexto, la supervisión contractual se ejerce de forma permanente y continua, con registros operativos diarios, revisiones semanales y verificación de indicadores, mientras que los informes de supervisión consolidados recogen los resultados acumulativos del seguimiento y permiten analizar de manera integral la evolución del contrato, garantizando la trazabilidad y la calidad del control. Esta metodología es plenamente compatible con lo dispuesto en la Resolución 214 de 2016, que adoptó el Manual de Supervisión Contractual de Transcaribe S.A., el cual establece que los informes deben elaborarse “con la periodicidad que se requiera, atendiendo la naturaleza y objeto del contrato”, sin imponer una frecuencia rígida o mensualizada, como lo señala de manera equivocada el ente de control.

Dicho actuar se encuentra ajustado a la normatividad vigente y a los procedimientos internos adoptados por la entidad, tales como el manual de supervisión e interventoría contenido en la Resolución 21 del 28 de diciembre de 2016 y de contratación y supervisión de Transcaribe SA para la porción No. 2, rol operador registrado en la Resolución 137 de 2015.

De igual forma, en la cláusula de supervisión de los contratos mencionados no se establece la obligación de presentar informes formales mensuales. Dicha disposición contractual únicamente dispone que el supervisor debe elaborar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales, lo cual otorga a la entidad la potestad de definir la periodicidad de los reportes de acuerdo con las características técnicas del servicio. En desarrollo de esta obligación, la Dirección de Operaciones ha mantenido un seguimiento constante a la ejecución contractual, a través de los informes de ejecución



y certificados de supervisión que los concesionarios presentan con cada factura, instrumentos que reflejan el avance mensual del servicio y que constituyen evidencia suficiente del control ejercido por la entidad sobre la operación.

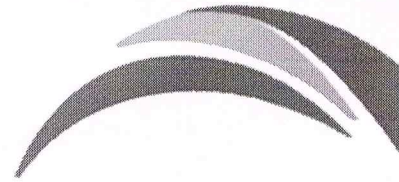
Cabe precisar que el actuar de TransCaribe S.A. se encuentra plenamente respaldado en lo dispuesto en el Manual de Supervisión e Interventoría Contractual, adoptado como ya se indicó en la Resolución 214 del 28 de diciembre de 2016, que es la norma que regula la forma, alcance y periodicidad de la supervisión contractual. Dicho manual establece que los supervisores e interventores deben “presentar informes sobre el estado de ejecución y avance de los contratos o convenios, con la periodicidad que se requiera, atendiendo el objeto y la naturaleza de los mismos”, permitiendo así que la frecuencia de los informes sea definida con criterios técnicos y no bajo una regla fija o mensualizada.

En concordancia con lo anterior, el Manual de Supervisión de Transcaribe reconoce que la función de supervisión implica el seguimiento técnico, administrativo, financiero y jurídico continuo, orientado a verificar el cumplimiento integral del contrato, y no únicamente la elaboración de reportes formales. En su capítulo de disposiciones comunes, el documento dispone que la supervisión debe garantizar la adecuada ejecución contractual mediante el control de los plazos, calidades, cantidades y ejecución de los recursos, así como la preparación de informes con la periodicidad necesaria según la complejidad del objeto contractual.

Por lo anterior, la consolidación de los informes de supervisión en periodos amplios responde directamente a la aplicación del principio de razonabilidad técnica previsto en dicho manual, que faculta a los supervisores para definir la frecuencia de los informes de acuerdo con la naturaleza de los contratos de prestación continua, como lo son los contratos de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Adicionalmente, el procedimiento de supervisión adoptado por Transcaribe S.A. encuentra respaldo en el Manual de Contratación y Supervisión expedido mediante Resolución No. 137 del 31 de julio de 2015, aplicable a la operación de la Porción No. 2 del Sistema Integrado de Transporte Masivo y que conlleva a una normatividad especial y preferente frente cualquier otra, derivando de esta que, los contratos TC-CD-002-2019 (UT Movilizamos Cartagena) y TC-CD-001-15 (Organización Terpel S.A), a los cuales se le aplica en su integridad, las resoluciones acotadas, responden a una naturaleza especial.

El manual de contratación, en coordinación con el de supervisión, reitera el carácter continuo, técnico y documental, orientado a la prevención del incumplimiento y a la verificación de la correcta ejecución del objeto contractual, e indica que los informes sobre la ejecución del contrato se dará cuando así se le solicite, sin establecer una periodicidad rígida, lo cual se ajusta plenamente al criterio de flexibilidad previsto en la Resolución 214 de 2016. Por lo que los informes formales consolidados de supervisión deben elaborarse con la frecuencia que demande la naturaleza del contrato y deben estar



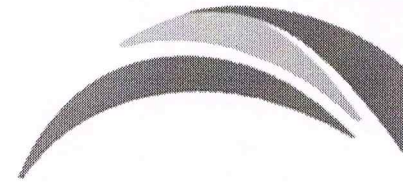
acompañados de los soportes que acrediten el cumplimiento de las obligaciones contractuales, sin que ello implique la obligación de producir reportes mensuales de carácter formal.

Este marco interno se reafirma que, para los contratos de operación de la Porción No. 2, la supervisión se ejerce de manera permanente y verificable, a través de controles diarios, registros de ejecución, revisiones semanales, conciliaciones y validaciones técnicas, las cuales se consolidan en informes integrales o finales. Así, la práctica institucional de Transcaribe S.A. de consolidar los informes formales una vez culminados los ciclos de validación y verificación técnica se encuentra plenamente ajustada a la norma espacial del Manual de Contratación y Supervisión de TransCaribe, que privilegia la eficiencia y la razonabilidad técnica sobre la rigidez procedimental, en armonía con los principios de economía, eficacia y responsabilidad administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política.

Por otra parte, las normas citadas en su informe no resultan aplicables de forma directa al caso en mención, pero permiten ejemplificar y sustentar la posición institucional, ya que ni la Ley 80 de 1993, ni la Ley 1474 de 2011, ni el Decreto 1082 de 2015, ni las guías emitidas por Colombia Compra Eficiente establecen la obligación de elaborar o publicar informes de supervisión con periodicidad mensual. Por el contrario, dichas disposiciones y lineamientos determinan que la supervisión debe ejercerse conforme a la naturaleza del contrato y a los mecanismos de control definidos por cada entidad. Incluso, la Guía para la Supervisión e Interventoría de los Contratos Estatales, publicada por Colombia Compra Eficiente en 2021, señala expresamente que “la periodicidad de los informes dependerá del objeto contractual, de los riesgos identificados y del nivel de complejidad del contrato”.

Tenemos entonces que, frente a los contratos TC-CD-002-2019 (UT Movilizamos Cartagena) y TC-CD-001-15 (Organización Terpel S.A), se consolidan los informes formales de supervisión por un criterio técnico y razonable, ajustado a la naturaleza del servicio de transporte masivo y a los principios de eficiencia, economía y razonabilidad administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política. Además, se garantiza la publicidad y trazabilidad de la gestión mediante la publicación de los informes consolidados en el SECOP, junto con la documentación soporte de cada ciclo operativo.

Por consiguiente, TransCaribe S.A. considera que la observación no configura incumplimiento del deber de supervisión ni vulneración a los principios de publicidad o transparencia, puesto que la entidad ha mantenido un control permanente, documentado y verificable sobre los contratos, mediante un esquema de seguimiento operativo diario y análisis técnico consolidado, plenamente compatible con el marco legal y contractual aplicable.

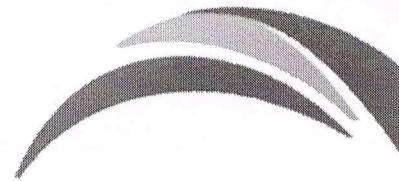


Ahora, si bien los pagos a los contratistas de operación se efectúan de manera mensualizada, cada factura presentada por los contratistas está acompañada de un informe de ejecución o de gestión en el cual se relacionan las actividades desarrolladas, los kilómetros recorridos, los despachos ejecutados, entre otros. Estos informes de ejecución o de gestión, son verificados y validados por la Dirección de Operaciones, y constituyen un insumo directo para la emisión del Certificado de Supervisión -el cual es mensualizado-, documento que acredita la conformidad técnica y administrativa del servicio prestado. De esta manera, la entidad ejerce control y seguimiento contractual de forma continua y documentada, garantizando que cada pago mensual esté soportado en la verificación de cumplimiento y en la trazabilidad de la operación.

A este punto, vale la pena decir que, aunque los informes de supervisión formal se consoliden en un documento integral, la supervisión funcional se materializa mensualmente a través del proceso de revisión de los informes de ejecución o de gestión presentados con las facturas y de la expedición de los certificados de supervisión, los cuales se adjuntan al presente oficio para el periodo del 2024. Dichos certificados constituyen evidencia formal del cumplimiento contractual y dan cuenta del seguimiento permanente que realiza Transcribe S.A., cumpliendo con los deberes previstos en los artículos 83 y 84 de la Ley 1474 de 2011 y en el Manual de Supervisión Contractual adoptado mediante Resolución 214 de 2016.

Ahora, desde el punto de vista jurídico, no existe en el ordenamiento colombiano disposición alguna que imponga la obligación de elaborar o publicar los informes de supervisión formal de manera mensual. La Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, el Decreto 1082 de 2015, y la reglamentaciones especial aplicable para el caso de marras, cuales son el manual de contratación del rol operador y el manual de supervisión de Transcribe S.A. establecen la obligación de ejercer la supervisión y garantizar la publicidad de la ejecución contractual, pero dejan a discreción técnica de la entidad la periodicidad de los informes. En igual sentido, la Guía para la Supervisión e Interventoría de los Contratos Estatales de Colombia Compra Eficiente (versión 2021) señala que “la periodicidad de los informes dependerá del objeto contractual, de los riesgos identificados y del nivel de complejidad del contrato”, criterio que se ajusta plenamente a la naturaleza de los contratos de transporte masivo, donde la información operativa se consolida con base en los Niveles de Servicio (NDS), los cuales, como se ha venido mencionando, son la génesis para la proyección y estudio de los indicadores técnicos como el IPK e IKB, entre otros.

Este mismo entendimiento ha sido reiterado en pronunciamientos de la Contraloría General de la República, la cual ha sostenido que la periodicidad de los informes debe adaptarse a la naturaleza del contrato y a los mecanismos de seguimiento definidos por la entidad, reconociendo la validez de informes trimestrales o consolidados siempre que exista evidencia de seguimiento permanente.



Igualmente, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado que la supervisión contractual es una obligación de carácter continuo, que debe ejercerse conforme al principio de razonabilidad administrativa y atendiendo las particularidades del objeto contractual (Sentencia de la Sección Tercera, 4 de mayo de 2017, Exp. 44085, C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa). Este criterio respalda la práctica de consolidar los informes de supervisión en contratos de prestación continua, o bien sean de tracto sucesivo y no de ejecución instantánea o modificación constante a las obligaciones contractuales, donde en los primeros el control operativo se realiza en tiempo real, pero la evaluación integral se materializa al cierre de los ciclos de ejecución, o periodos definidos.

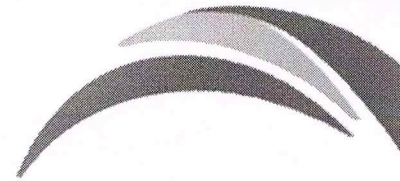
En consecuencia, la metodología implementada por TransCaribe S.A. no solo se encuentra ajustada al marco legal, a las guías técnicas nacionales, a las cláusulas contractuales y al Manual de Supervisión Contractual adoptado mediante Resolución 214 de 2016, sino que además representa una práctica eficiente y proporcional, acorde con los principios de economía, eficacia y responsabilidad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, ejerciendo un control técnico, continuo y verificable sobre la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, sustentado en registros diarios, conciliaciones semanales y validaciones de indicadores de desempeño (NDS, IPK, IKB), cuya consolidación exige un tratamiento técnico que impide la elaboración de informes formales mensuales como a viene palmariamente demostrado.

Se reitera que la observación, no configura incumplimiento del deber de supervisión ni vulneración a los principios de publicidad o transparencia, puesto que la entidad ha mantenido un control permanente, documentado y verificable sobre los contratos, mediante un esquema de supervisión implementado de seguimiento operativo diario y análisis técnico consolidado, plenamente compatible con el marco legal y contractual aplicable, garantizando la trazabilidad de la gestión contractual, así como el cumplimiento de los principios de eficiencia, economía y razonabilidad administrativa previstos en el artículo 209 de la Constitución Política. En consecuencia, no se configura incumplimiento alguno del deber funcional de supervisión ni vulneración de los principios de publicidad o transparencia, por lo que se solicita desestimar la observación formulada.

Anexos: Se remiten dos carpetas comprimidas en formato ZIP tituladas “Unión Temporal Movilizamos” y “Terpel”. Cada una de estas carpetas contiene doce documentos en formato PDF correspondientes a cada mes de la vigencia 2024.

PRONUNCIAMIENTO DE LA CONTRALORÍA SOBRE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN

Tras el análisis de la información presentada por la entidad la comisión auditora se pronuncia en los siguientes términos:



La entidad manifiesta que la supervisión contractual implica un proceso de consolidación y revisión de informes, sin embargo, se mantiene la falta de publicación oportuna de informes de ejecución y supervisión en la plataforma SECOP pues solo se conoce del control de la gestión contractual hasta noviembre de 2024. La normatividad exige transparencia y acceso a la información para garantizar el control social y administrativo, independientemente de la complejidad del contrato.

Aunque la Resolución No. 214 de 2016 “Manual de supervisión e interventoría contractual de Transcaribe S.A.” permite cierta flexibilidad en la periodicidad de los informes, el equipo auditor considera que los informes de supervisión semestrales no aseguran la disponibilidad de información actualizada y relevante para el control de la ejecución contractual, especialmente en contratos de gran envergadura, como los que afectan el servicio de la operación del sistema.

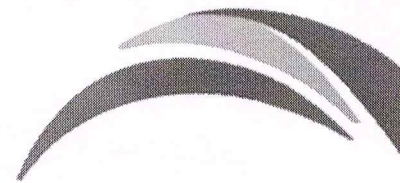
La entidad expone que la supervisión se ejerce de manera continua y documentada utilizando como insumo los informes de gestión mensuales suministrados por el contratista. Sin embargo, es crucial que esta supervisión continua se traduzca en informes formales accesibles que reflejen de manera integral la situación de la ejecución del contrato. La falta de informes formales puede dificultar el análisis adecuado por parte de los entes de control y de la ciudadanía en general.

En este mismo sentido, la entidad no refleja en sus informes de supervisión el control permanente y el seguimiento operativo ejecutado, así como el análisis técnico de los mantenimientos correctivos realizado, conforme al artículo 3.1.2 “Actividades de mantenimiento correctivo”, estipuladas en el contrato No. **TC-CD-002-2019** y sus modificatorios.

Adicionalmente, no se informa sobre la vigilancia financiera toda vez que no documentan el control del balance presupuestal para efectos de pagos, especialmente considerando que representó pagos de actividades realizadas durante la vigencia 2024 por \$14 mil millones de pesos, de los cuales el 86% corresponden a actividades de mantenimiento correctivo. En el caso de contrato con Terpel se realizaron pagos por \$5.688.423.451,26 durante la vigencia 2024.

El equipo auditor reitera que la publicidad de la información contractual es un principio fundamental establecido en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. La ausencia de publicación de la gestión contractual y el control realizado por parte de la entidad para los meses de enero a abril de 2024 afecta la transparencia y la rendición de cuentas.

Conforme a lo descrito en párrafos precedentes la observación se mantiene para que la entidad plantee acciones en plan de mejoramiento.



HALLAZGO ADMINISTRATIVO No 2, DIFERENCIA EN VALORES REPORTADOS, contrario a los principios de transparencia, riesgo identificado deficiencia en la supervisión contractual

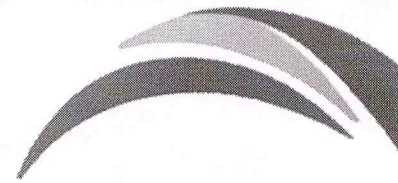
Condición

De acuerdo con la información suministrada por la entidad, en oficio TC-GE-07.01-00078-25 y TC-GE-07.01-00140-25, referente a las facturas mensuales para pagos del contrato de mantenimiento TC-CD-002-2019 Contratista: UT MOVILIZAMOS CARTAGENA, se observó que los valores de las respectivas facturas y comprobantes de egresos de los pagos mensuales, no coinciden con los valores reportados en las “hojas de vida” de los vehículos a los cuales se le realizó los mantenimientos preventivos y correctivos mensuales durante la vigencia 2024, como se observa en el cuadro 1.

Cuadro 1. Diferencias en valores mensuales facturado vs registro servicio mensual realizado a los vehículos

valores registrados según comprobantes de egreso y facturas mensuales antes de iva					valores registrados sin iva, según hoja de vida mensual de los vehículos		Diferencias encontradas		
Fecha	No C. Egreso	Periodo pagado	Mantenimiento correctivos (A)	Mantenimiento preventivo (B)	Mantenimiento correctivos (C)	Mantenimiento preventivo (D)	Mantenimiento correctivo (A-C)	Mantenimiento preventivo (B-D)	
13/03/2024	322	ene-24	588.768.053		615.410.594		-26.642.541		
15/03/2024	381	ene-24		274.152.089		273.625.341		526.748	
04/04/2024	416	feb-24	505.299.381		575.303.264		-70.003.883		
04/04/2024	416	feb-24		132.800.725		134.788.665		-1.987.940	
08/05/2024	477	mar-24	722.204.869		586.511.583		135.693.286		
08/05/2024	477	mar-24		84.620.093		88.477.076		-3.856.983	
11/06/2024	760	abr-24	869.660.865		724.078.587		145.582.278		
12/07/2024	949	abr-24		132.390.798		127.109.062		5.281.736	
16/07/2024	966	may-24	827.492.042		919.458.727		-91.966.685		
17/07/2024	968	may-24		111.904.308		111.950.602		-46.294	
06/08/2024	1126	jun-24	700.069.004		749.451.764		-49.382.760		
12/08/2024	1144	jun-24		109.123.733		108.746.892		376.841	
28/08/2024	1290	jul-24	900.632.798		792.006.460		108.626.338		
26/08/2024	1258	jul-24		117.455.547		122.944.167		-5.488.620	
24/09/2024	1449	ago-24		209.762.512		116.292.073		93.470.439	
04/10/2024	1523	ago-24	686.121.975		1.423.031.169		2.220.951		
08/10/2024	1533	ago-24	739.130.145						
29/10/2024	1665	sep-24	891.086.432		890.903.589		182.843		
29/10/2024	1664	sep-24		75.217.333		72.268.549		2.948.784	
25/11/2025	1783	oct-24		87.809.769		90.344.033		-2.534.264	
25/11/2025	1785	oct-24	756.274.066		1.102.443.374		-346.169.308		
16/12/2025	1927	nov-24		49.504.881		49.158.489		346.392	
20/12/2024	1958	nov-24	1.422.674.965		1.076.628.122		346.046.843		
28/01/2025	93	dic-24	831.952.814		1.184.094.174		-352.141.360		
28/01/2025	95	dic-24		34.562.818		35.001.837		-439.019	
					total vigencia 2024		-197.953.998	88.597.820	

Fuente: Elaboración comisión auditora/Información suministrada por la entidad



Criterio

- Artículo 209 de la Constitución Política,
- Numeral 3 del artículo 24, Ley 80 de 1993,
- Título IV capítulo II numeral 6, Manual de contratación de TRANSCARIBE, resolución 137 de 2015,
- Numeral 1, artículo 38 Ley 1952 de 2019.

Causa

Lo anterior debido a la ausencia de conciliaciones mensuales por parte del supervisor de los servicios prestados por el contratista, teniendo en cuenta que la facturación y el pago se realizan en frecuencia mensuales.

Efecto

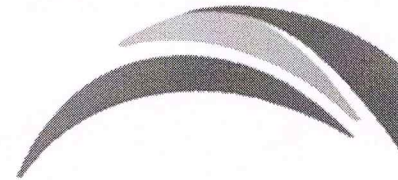
Información errada del contratista por servicios prestados en un mes referente a otro.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 2 *En relación con la observación formulada sobre las diferencias en los valores reportados entre las facturas, comprobantes de egreso Vrs las hojas de vida de los vehículos correspondientes al contrato de mantenimiento TC-CD-002-2019, se precisa que las variaciones obedecen a ajustes administrativos y contables derivados de la consolidación de los servicios ejecutados, los cuales incluyen actividades complementarias, repuestos y correcciones técnicas que, por su naturaleza, no siempre se reflejan de forma inmediata en los registros operativos preliminares.*

Cabe aclarar que los valores facturados corresponden a los servicios efectivamente prestados y certificados por la supervisión técnica del contrato, conforme a los procedimientos de verificación establecidos en los lineamientos contractuales y en las órdenes de trabajo debidamente soportadas, que adicional se soportan con los informes de gestión y se consolida en el informe formal de supervisión del contrato, para cada uno de los rubros de los diferentes servicios prestados por el contratista de mantenimiento (alistamientos, preventivos y correctivos),

Adicionalmente, los mecanismos de conciliación entre la información técnica (hojas de vida y reportes de mantenimiento) y la información contable, viene siendo objeto de ajustes en atención a la dinámica de ejecución de los contratos con el fin de ajustar la trazabilidad de los reportes mensuales, dentro de la mejora continua de nuestros procesos, preservando los principios de control y buena gestión contractual.



Finalmente, se reitera que no se ha identificado detrimento patrimonial ni incumplimiento contractual, y que las diferencias se encuentran dentro del marco de los ajustes administrativos normales del proceso de mantenimiento, soportadas con la documentación técnica y financiera correspondientes, se adjunta INFORMACION CONTRALORIA.xlsx evidencias de correos en la pestaña de diferencias - correctivos y diferencias – preventivos del Excel presentado

Por lo anterior, no se registra inobservancia a deber funcional del supervisor por lo que se solicita que se desestime la observación.

Anexos: INFORMACION CONTRALORIA.xlsx

PRONUNCIAMIENTO DE LA CONTRALORÍA SOBRE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN

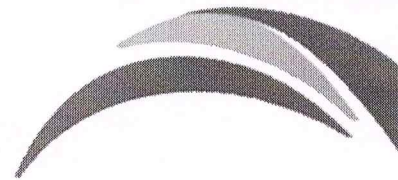
La entidad señala que las variaciones obedecen a ajustes administrativos y contables derivados de la consolidación de los servicios ejecutados, incluyendo actividades complementarias, repuestos y correcciones técnicas. Igualmente, indica que los valores facturados corresponden a los servicios efectivamente prestados y certificados por la supervisión, y que toda la información se encuentra soportada en informes de gestión, órdenes de trabajo e informes formales de supervisión. No obstante, la entidad no aporta soportes que permitan identificar qué actividades adicionales, repuestos o correcciones técnicas para justificar las diferencias detectadas. Tampoco remite evidencia técnica o contable que respalde los “ajustes administrativos” mencionados que expliquen concretamente las diferencias detectadas.

Aunque la entidad afirma que las diferencias pueden obedecer a registros preliminares, las hojas de vida constituyen documentos oficiales del proceso de mantenimiento y contienen montos específicos, no preliminares. La entidad no demuestra que dichos registros hayan sido actualizados ni corregidos para reflejar con precisión lo ejecutado.

Finalmente, la entidad no aporta las conciliaciones entre la información técnica (hojas de vida y reportes de mantenimiento) y la información contable mensuales que evidencien la adecuada correspondencia entre lo ejecutado, lo certificado y lo facturado.

Por otra parte, se desestima la incidencia disciplinaria toda vez que esta situación no afecta la ejecución del contrato, por tanto, se mantiene la observación sin incidencia para que la entidad plantee acciones en plan de mejoramiento.

5.2 Evaluar y verificar si los vehículos relacionados en el contrato de mantenimiento relacionado o en suministro de combustibles estuvieron en uso durante la vigencia 2024.



Para el desarrollo de este objetivo, el equipo auditor realizó, la verificación de la ejecución de los contratos de mantenimiento y suministro de combustible, con la disponibilidad de los vehículos con la información suministrada en los siguientes oficios:

1. En respuesta del oficio oficioTC-GE-07.01-00078-25, donde anexan la flota operativa mensual de TRANSCARIBE rol operador, por tipología de bus vigencia 2024.

Flota operativa mensual de TRANSCARIBE en su rol operador por tipología de bus.			
MES	BUSETÓN	PADRON	TOTAL
ENERO	10	30	40
FEBRERO	10	30	40
MARZO	7	28	35
ABRIL	7	28	35
MAYO	20	40	60
JUNIO	20	45	65
JULIO	20	50	75
AGOSTO	23	57	80
SEPTIEMBRE	24	61	85
OCTUBRE	25	65	90
NOVIEMBRE	26	69	95
DICIEMBRE	30	69	99

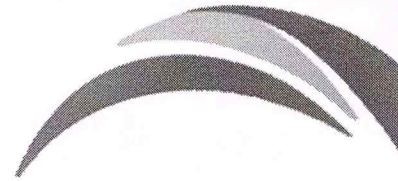
Fuente: informe de la entidad

Se observa el incremento de la disponibilidad de vehículo a partir del mes de mayo, con relación al primer trimestre del año 2024.

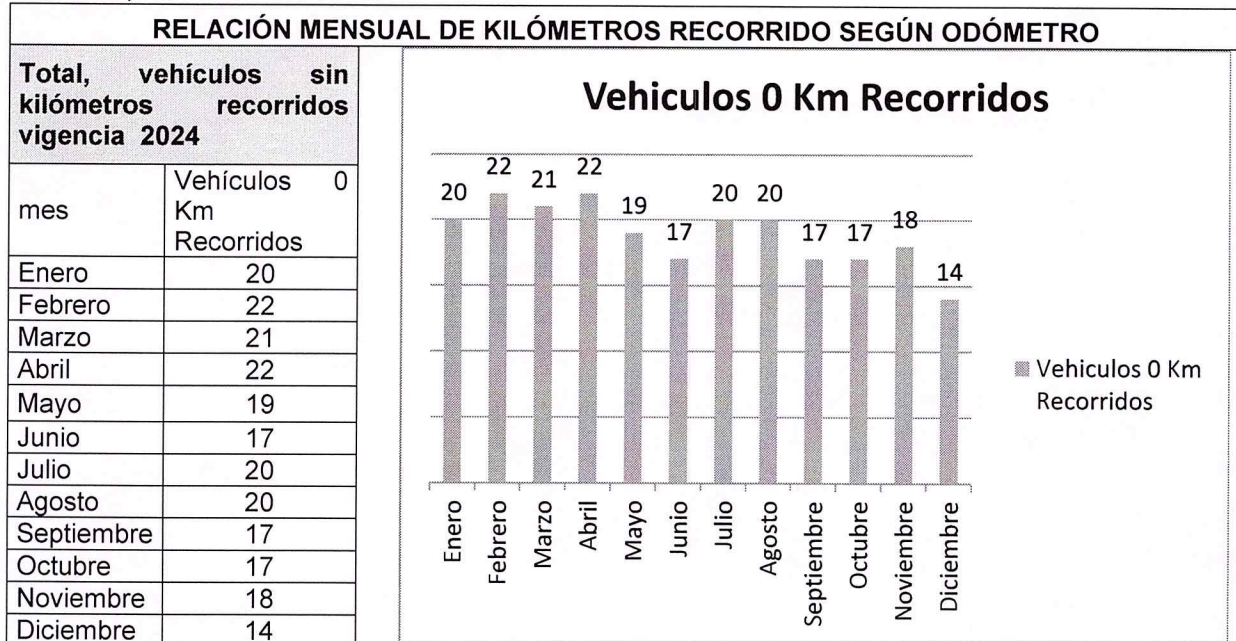
2. La entidad al requerimiento N.AEF-TRANSCARIBE-OFI-EXT-04-25/04/2025, responde en OficioTC-GE-07.01-00140-25, mediante los enlaces con la información de acuerdo con lo solicitado:

Bitácora de entrada y salida de buses; El registro mensual de kilómetros recorridos por los buses de TRANSCARIBE operador según el odómetro vigencia 2024; Relación mensual en la vigencia 2024, de los alistamientos, mantenimientos preventivos y correctivos de los buses de TRANSCARIBE en su rol operador del sistema; Relación de vehículos de TRANSCARIBE en su rol de operador que fueron cancelados por siniestros de aseguradora para la vigencia 2024.

De la información suministrada se observó lo siguiente:



Cuadro 2. kilómetros recorridos.



Fuente: calculo comisión auditora, datos suministrados por la entidad

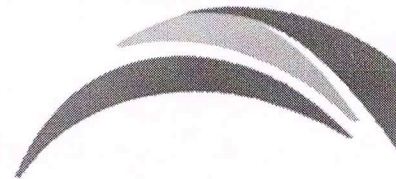
Reporte de indisponibilidad de los vehículos vigencia 2024.

Cuadro 3. vehículos indisponible

Vehículos en condición de indisponibilidad	de			Vehículos disponibles
	Padrón	Buseton	Total	
Enero	38	21	59	40
Febrero	39	20	59	40
Marzo	38	26	64	35
Abril	38	26	64	35
Mayo	29	10	39	60
Junio	24	10	34	65
Julio	19	10	29	70
Agosto	16	7	23	76
Septiembre	7	7	14	85
Octubre	4	5	9	90
Noviembre	2	4	6	93
Diciembre	2	3	5	94

Fuente: informe de la entidad

En la relación de estos vehículos en situación de indisponibilidad, se encontró las siguientes condiciones desde enero a diciembre de 2024:



- El Buseton identificado con **TC23029**, y placa WGN229, presentando la siguiente condición; PERDIDA DE POTENCIA, REPARACION DE MOTOR Y PENDIENTE POR AMORTIGUADOR TRASERO.
- El Buseton identificado con **TC23021**, y placa WGN222; condición: ALISTAMIENTO, LE FALTA PENULTIMO VIDRIO LATERAL DERECHO.
- El Buseton identificado con **TC23020**, y placa WGN221; condición: MONTAJE DE PERIFERICOS Y ALISTAMIENTO GENERAL.
- El padrón identificado con **TC22058**, y placa FXS890; condición: ANOMALIA EN CAJA DE CAMBIO.
- El padrón identificado con **TC22036**, y placa FXS846; condición: ACCIDENTE, GOLPE EN CARTER.

Como resultado de la evaluación contractual anterior, se detectaron los siguientes hallazgos:

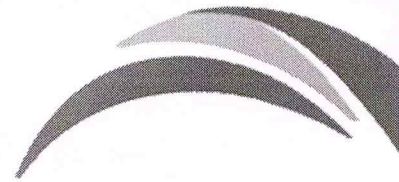
HALLAZGO ADMINISTRATIVO No 3 INFORMACIÓN ERRONEA

Condición:

La información referente a la operatividad mensual suministrada de la flota de vehículos de TRANSCARIBE en su rol de operador, no es coherente con el reporte de indisponibilidad de los vehículos y de los recorridos por kilómetros reportados para los meses de agosto, noviembre y diciembre de 2024, frente a la flota de los noventa y nueve (99) vehículos tipo Padrón y Buseton que efectivamente fueron utilizados para satisfacer la demanda, como se observa en el cuadro 4, donde los meses de agosto (103), noviembre (101) y diciembre (104), registran una sumatoria de buses superior a la flota existente de los noventa y nueve (99) vehículos.

Cuadro 4. Flota operativa

Flota operativa mensual de TRANSCARIBE en su rol operador por tipología de bus según información suministrada por la entidad.			Vehículos en condición de indisponibilidad según información de la entidad.			Total 99 vehículos (a) + (b)
MES	Buseton	Padrón	Total (a)	Padrón	Buseton	Total (b)
Enero	10	30	40	38	21	59
Febrero	10	30	40	39	20	59
Marzo	7	28	35	38	26	64
Abril	7	28	35	38	26	64
Mayo	20	40	60	29	10	39
Junio	20	45	65	24	10	34
Julio	20	50	70	19	10	29
Agosto	23	57	80	16	7	23
Septiembre	24	61	85	7	7	14
Octubre	25	65	90	4	5	9



Noviembre	26	69	95	2	4	6	101
Diciembre	30	69	99	2	3	5	104

Fuente: información suministrada por la entidad, cuadro elaborado equipo auditor

Por otra parte, con relación a los kilómetros que fueron recorridos por los noventa y nueve (99) vehículos, es decir, que estuvieron operativos con relación a los kilometrajes, se observa que se pasó de 20 en el mes de enero a 14 para el mes de diciembre, es decir, que para el último mes del año, no todos los noventa y nueve (99) vehículos de TRANSCARIBE ROL OPERADOR, que estuvieron operativos según información de la entidad, recorrieron las troncales y petroncales del sistema de transporte masivo, como se puede observar en el cuadro 5, en el mes de noviembre dejaron de recorrer 18 y en diciembre 14 vehículos, de los noventa y nueve (99) totales.

Cuadro 5. kilómetros recorridos

Vehículos Con Cero (0) Kilómetros Recorridos Según Odómetro vigencia 2024				Vehículos Con Kilometraje recorridos 2024	Total, vehículos
MES	Buseton	Padrón	Total, vehículos Con Cero (0) Km Recorridos		
Enero	7	13	20	79	99
Febrero	9	13	22	77	99
Marzo	9	13	22	77	99
Abril	9	13	22	77	99
Mayo	9	11	20	79	99
Junio	5	12	17	82	99
Julio	7	13	20	79	99
Agosto	6	14	20	79	99
Septiembre	5	12	17	82	99
Octubre	6	11	17	82	99
Noviembre	7	11	18	81	99
Diciembre	7	7	14	85	99

Fuente: información suministrada por la entidad, cuadro elaborado equipo auditor

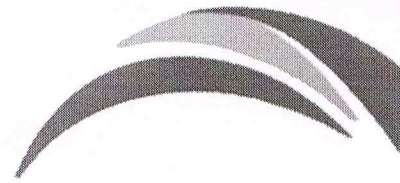
Criterio

Título IV capítulo II numeral 6, Manual de contratación de TRANSCARIBE, Resolución 137 de 2015.

Causa

Deficiencias en la supervisión con el control de la información reportada.

Efecto



Al presentar información con número de vehículos en operación superior a los noventa y nueve (99) con que cuenta TRANSCARIBE ROL OPERADOR, afecta la percepción de los usuarios del servicio público de transporte masivo de la ciudad, teniendo en cuenta los retrasos y disminución de vehículos para la operación.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

RESPUESTA A DISPONIBILIDAD VEHICULAR Y CONDICIÓN DE INDISPONIBILIDAD (2024)

En relación a la disponibilidad y operatividad de los vehículos de la flota TRANSCARIBE S.A. en su rol operador, y al contraste entre los registros de mantenimiento, kilometraje y estado operativo durante la vigencia 2024, se expone lo siguiente:

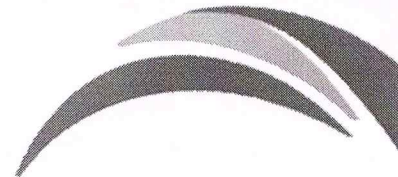
Durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2024, los vehículos señalados se mantuvieron operativos parcialmente, en razón a la aplicación del Plan de Servicio Operacional (PSO), herramienta de planeación del sistema que define los requerimientos de flota activa y reserva técnica de acuerdo con la demanda, la programación de rutas y los ajustes operativos progresivos implementados durante el año.

*En este contexto, algunos vehículos permanecieron en condición de “**reserva operativa**”, lo cual implica que, aun estando técnicamente habilitados y con mantenimientos preventivos y correctivos al día, no fueron programados para servicio diario, conservándose disponibles para reemplazar unidades en mantenimiento o atender contingencias operativas. Esta estrategia es fundamental para asegurar la continuidad del servicio y la disponibilidad técnica mínima exigida por el sistema.*

Adicionalmente, se destaca que los mantenimientos realizados sobre los vehículos identificados (placas WGN229, WGN222, WGN221, FXS890 y FXS846) corresponden a intervenciones correctivas y alistamientos necesarios para garantizar la confiabilidad mecánica y la seguridad operacional, previo a su reintegro o asignación dentro del PSO. Dichas actividades se encuentran soportadas en órdenes de trabajo, diagnósticos técnicos y reportes de mantenimiento remitidos por el contratista UT Movilizamos Cartagena, en el marco del contrato TC-CD-002-2019.

De manera particular:

- *El busetón WGN229 (TC23029) presentó pérdida de potencia y trabajos en motor, finalizando en pruebas de rodamiento para reincorporación parcial.*
- *El busetón WGN222 (TC23021) permaneció en fase de alistamiento final, pendiente por reposición de vidrio lateral derecho.*
- *El busetón WGN221 (TC23020) fue sometido a montaje de periféricos y ajustes menores.*



- El padrón FXS890 (TC22058) registró anomalía en caja de cambios, corregida dentro del periodo y actualmente en rotación operativa.
- El padrón FXS846 (TC22036) resultó involucrado en siniestro vial y permaneció bajo proceso de reparación estructural y validación de aseguradora.

Con base en lo anterior, es importante resaltar que **la condición de reserva operativa o de reparación temporal no implica inactividad técnica, sino una planificación de flota estratégica que permite responder a las variaciones de la demanda y preservar el estado mecánico de los activos.**

La actual administración ha fortalecido el control y trazabilidad de estas condiciones mediante:

- Actualización del registro digital de flota que identifica en tiempo real los vehículos en operación, mantenimiento o reserva.
- Consolidación mensual entre los reportes del PSO, la bitácora de entrada y salida, y las hojas de vida mecánica, para garantizar coherencia en la información.
- Supervisión técnica reforzada del contratista, con informes cruzados de disponibilidad y kilometraje.

En conclusión, los vehículos mencionados no representaron detrimento patrimonial ni fallas de supervisión, y mucho menos afecta la percepción del usuario, ya que su condición correspondió a decisiones operativas derivadas del PSO y al cumplimiento de los protocolos técnicos de mantenimiento, así como las intervenciones preventivas o correctivas ejecutadas por el contratista de mantenimiento y previamente autorizadas por la supervisión técnica del contrato, preservando la disponibilidad global del sistema y el cumplimiento del objeto contractual.

Se hace el análisis del punto 5.2 toda vez que, desde el enfoque equivocado, dado por la comisión auditora, se desprenden la observación No. 3 y 4 que pasamos a responder.

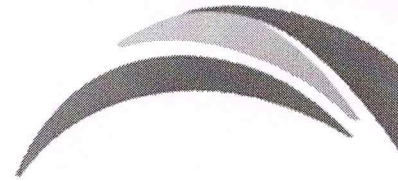
RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 3. No existe inconsistencia en la información de operatividad mensual y kilómetros recorridos de la flota de 99 vehículos (padrones y busetones) de Transcribe en su Rol de operador, por los siguientes argumentos operativos que no pueden ser desconocidos por la comisión auditora, ya que hacen parte insitu de la operación de los sistemas de transporte masivo:

1. Variación en la flota operativa mensual:

Las diferencias reportadas en los meses de julio, agosto, noviembre y diciembre de 2024, obedecen a ajustes administrativos en la contabilización temporal de los vehículos en rotación operativa, los cuales pueden incluir:

- Vehículos en proceso de reincorporación luego de mantenimientos preventivos o correctivos.





- Vehículos que marcan salida y entrada al patio en diferentes franjas horarias del mismo día por operación o por tanqueo de combustible.
- Movilidades temporales de unidades sustitutas (reemplazos operativos) registradas durante los días de empalme de flota durante la operación.
- Cierres de mes no coincidentes entre la fecha del reporte técnico y el corte operacional, lo que puede reflejar un número superior a la flota total en operación durante los meses observados de consolidación de datos.

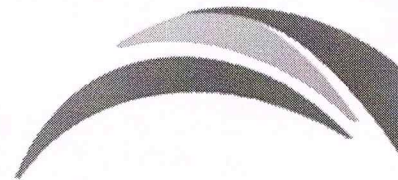
En ningún caso esto implica la existencia de vehículos adicionales a los noventa y nueve (99) asignados al rol operador, sino a una temporalidad en los registros administrativos al momento del consolidado mensual.

2. Vehículos con cero (0) kilómetros recorridos:

Los registros de vehículos con Kilómetro en cero durante algunos meses corresponden a unidades que:

- Estuvieron en la puesta a punto programada de la flota.
- No fueron despachadas debido a la programación de la oferta ajustada a la demanda real del sistema.
- O bien, permanecieron en reserva operativa, según requerimientos de operación o condiciones de disponibilidad técnica. Para esto adjuntamos tabla de PSO de Transcribe Operador que rigió para el año 2024.

P. S. O. TRANSCRIBE OPERADOR				
AÑO	MES	PAD TC	BUS TC	TOTAL TC
2024	1	25	12	37
2024	2	38	13	51
2024	3	35	12	47
2024	4	41	16	57
2024	5	39	13	52
2024	6	35	12	47
2024	7	33	9	42
2024	8	45	19	64
2024	9	45	20	65
2024	10	46	20	66
2024	11	41	18	59
2024	12	44	19	63



Estos casos fueron reportados oportunamente a la entidad, manteniendo la trazabilidad de cada vehículo a través de los informes diarios de despacho y novedades de mantenimiento.

Se concluye con lo anterior que, la información suministrada por Transcribe Operador refleja el comportamiento real de la flota conforme a la dinámica operativa del sistema, sin que ello implique sesgo o alteración de datos. Ahora bien, dentro del proceso de mejora continua propia de la dinámica de nuestros procesos se tomarán medidas para darle más claridad entre las distintas fuentes (operatividad, indisponibilidad y kilómetros), que permitan su comprensión en la lectura y se implementarán ajustes en los mecanismos de consolidación y validación de la información mensual, manteniendo la uniformidad y trazabilidad en los reportes. En el archivo en Excel se adjunta evidencia de los recorridos y movimientos de los vehículos.

*Por lo anterior se acepta la observación con lo anotado en el párrafo que antecede por lo que se llevara a cabo plan de mejoramiento sobre el particular.
Anexos: INFORMACION CONTRALORIA.xlsx*

PRONUNCIAMIENTO DE LA CONTRALORÍA SOBRE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN

Revisada las respuestas entregadas por TRANSCARIBE S.A., el equipo auditor se pronuncia en los siguientes términos:

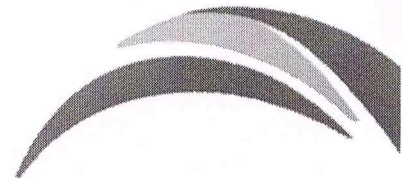
La entidad señala que algunos vehículos estuvieron en “reserva operativa” o en procesos de reincorporación derivados del Plan de Servicio Operacional (PSO). Sin embargo, esta explicación no aclara que en los reportes analizados aparezca un número de vehículos superior a los 99 buses existentes físicamente (103, 101 y 104 en los meses de agosto, noviembre y diciembre respectivamente).

La reserva operativa implica vehículos disponibles, pero no programados, lo cual reduce la flota en servicio, pero no permite ni explica que se registre más flota de la que existe.

Además, la entidad atribuye las diferencias a entradas y salidas en distintas franjas horarias, procesos de reincorporación, unidades sustitutas, y temporalidad administrativa. Sin embargo:

- La entrada o salida de un bus no crea un vehículo adicional.
- Los reemplazos operativos sustituyen una unidad por otra, pero no suman más vehículos al total.
- La entidad no aporta el listado de vehículos que permanecieron en reserva operativa o de reparación temporal por mes.





Aunque la entidad sostiene inicialmente que no existe inconsistencia, posteriormente reconoce que “se tomarán medidas para darle más claridad entre las distintas fuentes... y se implementarán ajustes en los mecanismos de consolidación y validación de la información mensual.”

En consecuencia, se mantiene la observación sin incidencia para que la entidad plantee acciones en plan de mejoramiento.

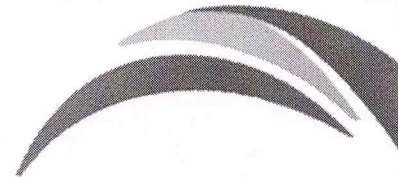
HALLAZGO ADMINISTRATIVO N° 4, CON PRESUNTA INCIDENCIA FISCAL Y DISCIPLINARIA. Deficiencias en la supervisión del contrato




Condición

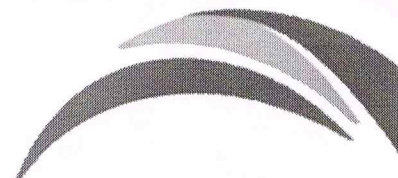
Al verificar la información suministrada del contrato TC-CD-002-2019 Contratista: UT MOVILIZAMOS CARTAGENA, referente a la “hoja de vida” mensual de los vehículos Padrón y Buseton , que es la herramienta utilizada por el contratista, donde se relacionan los mantenimientos preventivos, correctivos y los alistamientos diarios realizados para la puesta en operación del servicio; así como los datos de los kilómetros recorridos, con el registro en la bitácora de entrada y salida de vehículos y la visita administrativa realizada. Se observó que los siguientes vehículos presentan mantenimientos correctivos realizados durante la vigencia 2024, pero no operaron en meses posteriores. (Ver Cuadro 6). Así mismo, no anexan soportes donde se verifique la operación de estos vehículos (kilómetros recorridos) o en efecto su ESTADO ACTUAL, luego de haber realizado los respectivos mantenimientos.

Cuadro 6. Mantenimientos correctivos realizados

	Vehículo	Tipología	Observación	meses en taller	Valor
1	PLACA FXS862 TC 22047	padrón	Sin reporte de recorrido del mes de junio a diciembre del 2024, sin alistamiento y de acuerdo a la información de la bitácora del vehículo, sin entrada y salida en ese periodo, sin embargo, se le realizó mantenimiento correctivo en los meses de agosto a diciembre 2024 por valor de \$ 17.232.555. Por otra parte, al realizar la visita administrativa de fecha 10 de abril de 2025, al lugar de ejecución del contrato se observó este vehículo estacionado no operativo y sin placa,.	7	\$17.232.555



			 		
2	<p>PLACA FXS846</p> <p>TC 22036</p>	padrón	<p>Sin reporte de recorrido durante la vigencia 2024, no le realizaron alistamiento y de acuerdo con la información de la bitácora del vehículo sin registro de entrada y salida, se le realizó mantenimiento correctivo desde el 07/08/2024 y el 03/09/2024 por valor de \$ 3.350.996.</p> <p>Al realizar la visita administrativa de fecha 10 de abril de 2025, se observó este vehículo estacionado no operativo, que según información de la entidad se encontraba con trámite ante la aseguradora.</p> 	12	\$3.350.996



La entidad mediante oficio TC-GE-07.01-00140-25, de fecha 05/05/2024, relaciona este vehículo como siniestrado pendiente por pagar de la aseguradora, fecha de reporte del siniestro 31/08/2024, y que el ofrecimiento ha sido objetado,

Siniestro	Placa ASEG	Fecha Siniestro	Amparo	FECHA DE PAGO
55398	FXS863	22/04/2024	DAÑOS PARCIALES DE MENOR CUANTIA	PAGADO EL 10 DE DICIEMBRE 2024
55554	FXS891	31/05/2024	DAÑOS PARCIALES DE MENOR CUANTIA	PAGADO EL 10 DE DICIEMBRE 2024
56101	FXS846	31/08/2024	DAÑOS PARCIALES DE MENOR CUANTIA	OPRECIMIENTO OBJETADO

Pero según registros suministrado por la entidad este vehículo no reporta salida ni entrada del patio portal para la fecha del siniestro.

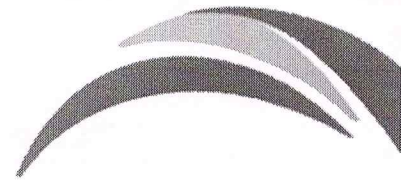
Además, según informe de TRANSCARIBE rol operador del año 2023, esta reportado como accidentado.

22036	PADRON	ACCIDENTADO, GOLPE EN CARTER	ACCIDENTADO
-------	--------	------------------------------	-------------

Este vehículo presentó situación de indisponibilidad, del mes de enero a diciembre de 2024, con la siguiente condición: ACCIDENTE, GOLPE EN CARTER.

La entidad no aportó información documental de las razones por las cuales aún a la fecha de esta actuación especial no estaba disponible.

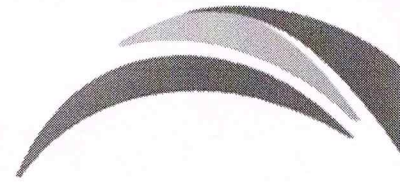
3	PLACA WGN221 TC 23020	busetón	<p>Sin alistamiento durante la vigencia 2024 y de acuerdo con la información de la bitácora del vehículo, sin entrada y salida en ese periodo, sin embargo se le realizó mantenimiento correctivo desde julio hasta el 14 de diciembre de 2024, por valor de \$ 149.425.943.</p> <p>Este vehículo presentó situación de indisponibilidad, del mes de enero a diciembre de 2024, con la siguiente condición: MONTAJE DE PERIFERICOS Y ALISTAMIENTO GENERAL.</p>	7	\$149.425.943
---	------------------------------	---------	--	---	---------------



			La entidad no aportó información de las razones por las cuales no estaba operativo luego de haber realizado los mantenimientos correctivos.		
4	PLACA WGN222 TC 23021	busetòn	<p>Sin recorrido en los meses de junio a diciembre 2024, sin alistamiento y de acuerdo con la información de la bitácora del vehículo, sin entrada y salida en ese periodo, sin embargo, se le realizó mantenimiento correctivo del 01/06/2024 al 27/12/2024 por valor de \$ 77.457.044.</p> <p>Este vehículo presentó situación de indisponibilidad, de enero a diciembre de 2024, con la siguiente condición: ALISTAMIENTO, LE FALTA PENULTIMO VIDRIO LATERAL DERECHO.</p> <p>La entidad no aportó información de las razones por las cuales no estaba operativo luego de haber realizado los mantenimientos correctivos.</p>	7	\$77.457.044
5	PLACA WGN220 TC 23019	busetòn	<p>Este vehículo no presentó recorrido de acuerdo con el registro del odómetro, kilómetros recorridos (0), del mes de junio a diciembre 2024, registra 13 alistamiento y de acuerdo a la información de la bitácora del vehículo, entrada y salida los días 6-7-8-13-14-20 y 21 de noviembre, 4-6-7-8-16-20-21-22-28 y 29 de diciembre de 2024.</p> <p>Sin embargo, se le realizó mantenimiento correctivo del 05/08/2024 al 04/12/2024, por valor de \$ 297.183.300</p> <p>La entidad no aportó información de las razones por las cuales no estaba operativo luego de haber realizado los mantenimientos correctivos y a la fecha de esta actuación especial, no se encontraba disponible para su operación.</p>	7	\$297.183.300
Valor total					\$544.649.838

Fuente: Hoja de vida de cada vehículo/ Elaboró equipo auditor.

Frente a esta observación, la entidad mediante oficio TC-GE-07.01-00204-25 de fecha 16 de junio de 2025, responde que: *“Con la ejecución de estos mantenimientos, se logró la climatización adecuada y la recuperación funcional de unidades que habían permanecido fuera de servicio, permitiendo así una reincorporación progresiva y segura al servicio operativo. Es importante señalar que algunas unidades, luego de este proceso, salieron a operar, pero regresaron posteriormente por la aparición de nuevas novedades”* (subrayado fuera de texto). La entidad no aportó los informes del supervisor para cada vehículo referente a la no operación de estos, y las nuevas “novedades” de acuerdo a la CLÁUSULA 10. SUPERVISIÓN DEL CONTRATO. Numeral V. Requerirla.



información y efectuar los hallazgos pertinentes al CONTRATISTA con ocasión del desarrollo del contrato.

Criterio

Teniendo en cuenta que en el contrato se estipula las siguientes cláusulas referentes a las actividades previas y posteriores al mantenimiento de los vehículos:

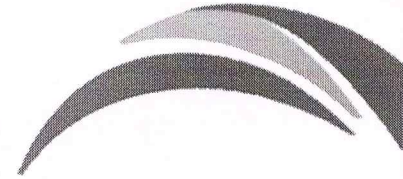
“CLÁUSULA 3. DESCRIPCIÓN TÉCNICA, DETALLADA Y COMPLETA DEL SERVICIO OBJETO DEL CONTRATO... 2. Responder por las actividades de Mantenimiento ejecutadas y calidad de los trabajos realizados...3.1. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES.3.1.1. ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO. Se refiere a intervenciones planificadas sobre los componentes y/o equipos o bordo que propenden por evitar las fallas y deterioro de los mismos y garantizar su funcionalidad durante las condiciones de operación, Si en los mantenimientos preventivos, se detectan cambio de componentes por naturaleza correctiva, se podrán cambiar con previa autorización de TRANSCARIBE.3.1.2. ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO. Consiste en la reparación inmediata de los componentes y/o equipos a bordo del vehículo que presentan fallas o desperfectos de cualquier naturaleza...El contratista debe responder por las actividades de mantenimiento correctivo ejecutadas, la calidad de los trabajos realizados y las garantías que se requieran” (subrayado fuera de texto).

- *CLÁUSULA 6. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Literal c. Articular con el contratista de operación de los vehículos el mantenimiento de los vehículos, de manera que se garantice la continua y adecuada prestación del servicio o cargo de TRANSCARIBE OPERADOR*
- Artículo 3 y 6 de Ley 610 de 2000
- Artículo 209 de la constitución política,
- Artículos 83 y 84 de la Ley 1474 de 2011,
- Numeral 1 artículo 38 de la ley 1952 de 2019
- Capítulo II Numeral 6, 8 del manual de contratación y supervisión de TRANSCARIBE S.A. para la porción No.2 del sistema adoptado mediante Resolución No. 137 de 2015

Causa

Debilidades de control y supervisión dado que no se observa en los informes de supervisión mensuales, información de por qué no están en operación los vehículos luego de invertido los recursos para su mantenimiento y a la fecha no se evidencia que estén prestando ningún servicio público vital a los usuarios del sistema.

Efecto



Al pagar estos valores, y al no realizar ningún recorrido por parte de estos vehículos Padrón y Buseton para los usuarios del sistema del transporte público, como quiera que no se evidenció los soportes de la operación de estos buses después de realizar los mantenimientos correctivos, se constituye en un presunto detrimento patrimonial por valor de \$752.189.399 (Setecientos cincuenta y dos millones ciento ochenta y nueve mil trescientos noventa y nueve pesos).

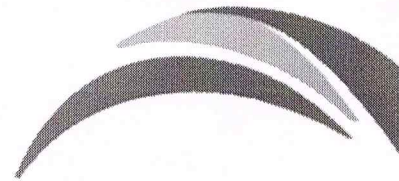
RESPUESTA DE LA ENTIDAD

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 4: *Es importante precisar que el mantenimiento y la recuperación técnica de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Masivo no se desarrollan bajo una dinámica inmediata, como ocurre en una transacción comercial ordinaria en la que un bien se adquiere y se utiliza de forma instantánea. En el ámbito del transporte público, los procesos de mantenimiento conllevan una secuencia técnica y logística más compleja: los repuestos requeridos deben ser solicitados, en muchos casos importados, lo cual implica tiempos variables de disponibilidad y despacho. Una vez recibidos e instalados, los componentes deben someterse a pruebas operativas y de seguridad que garanticen su correcto funcionamiento dentro del sistema. Cabe señalar que, en algunas ocasiones, los nuevos repuestos pueden no responder adecuadamente o evidenciar fallas adicionales en los sistemas asociados, lo que requiere intervenciones complementarias. Todo este proceso busca asegurar que las unidades reincorporadas a la operación cumplan con los estándares de seguridad, confiabilidad y calidad exigidos para la adecuada prestación del servicio público.*

Ahora bien, aclaramos que los mantenimientos correctivos identificados en los vehículos que no registraron recorridos durante determinados periodos de la vigencia 2024, corresponden a acciones técnicas necesarias para garantizar la disponibilidad, seguridad y continuidad operativa de la flota, conforme a las condiciones contractuales establecidas en el Contrato TC-CD-002-2019 con el contratista UT Movilizamos Cartagena.

Durante el periodo señalado en cada uno de los recuadros de la relación de los vehículos que contienen la presente observación, varios rodantes se encontraban en procesos de mantenimiento preventivo, correctivo, o en pruebas de recalificación y certificación del sistema de Gas Natural Vehicular (GNV), procedimientos exigidos por la Resolución 180682 de 2007, la Resolución 0957 de 2012 y el Decreto 1073 de 2015 del Ministerio de Minas y Energía, de cumplimiento obligatorio para garantizar la seguridad de la operación y la vigencia técnica de los cilindros y componentes del sistema GNV.

Es importante precisar que los mantenimientos realizados durante los periodos de inmovilización o prueba no representan un uso indebido de recursos, sino una actividad



preventiva y correctiva programada, indispensable para mantener la integridad mecánica de los vehículos, evitar deterioros mayores y cumplir con los estándares de seguridad exigidos para su posterior habilitación en el servicio.

Asimismo, se resalta que el proceso de supervisión contractual incluye verificación documental, validación técnica de órdenes de trabajo y certificación de los servicios ejecutados, soportados con evidencias fotográficas, reportes de taller y diagnósticos de los sistemas involucrados, todo lo anterior en sitio, ya que todas las actividades de alistamiento, preventivo o correctivo se llevan a cabo en las instalaciones destinadas para tal fin en patio 2, lo que minimiza los tiempos de supervisión y brinda confiabilidad en los controles establecidos por la entidad en la supervisión del contrato de mantenimiento.

En síntesis, los mantenimientos observados se enmarcan dentro de los procedimientos técnicos requeridos por la normativa y el contrato, sin que ello implique afectación fiscal o disciplinaria, puesto que responden a necesidades reales del estado mecánico y normativo de los vehículos, previamente verificados y certificados por la supervisión técnica, en el Excel adjuntado INFORMACION CONTRALORIA.xlsx podemos encontrar evidencias en la pestaña INFORMACION DEL MANTENIMIENTO, en la pestaña EVIDENCIAS encontramos fotos de los componentes reparados, en la pestaña OPERATIVOS se evidencia recorridos de estos vehículos en cuestión a los cuales se le han realizado pruebas de ruta para evaluar la calidad.

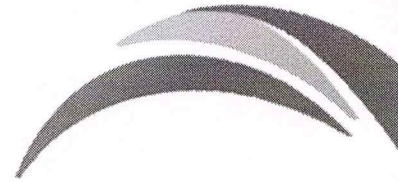
En ese orden de ideas y ante el acervo probatorio que demuestra la operación de los vehículos listados en su observación, se solicita sea desestimada la observación.

Anexos: INFORMACION CONTRALORIA.xlsx

PRONUNCIAMIENTO DE LA CONTRALORÍA SOBRE LA RESPUESTA A LA OBSERVACIÓN

En la respuesta la entidad indica que: *aclaremos que los mantenimientos correctivos identificados en los vehículos que no registraron recorridos durante determinados periodos de la vigencia 2024, corresponden a acciones técnicas necesarias para garantizar la disponibilidad, seguridad y continuidad operativa de la flota, conforme a las condiciones contractuales establecidas en el Contrato TC-CD-002-2019 con el contratista UT Movilizamos Cartagena. Pero no anexan en la respuesta, cuales fueron esas acciones técnicas en algunos vehículos registrado en la observación y si generaron efecto útil: habilitación técnica, continuidad del servicio o reintegro a la reserva operativa.*

Por otra parte, indican que: *Es importante señalar que algunas unidades, luego de este proceso, **salieron a operar**, pero regresaron posteriormente por la aparición de nuevas novedades”* (subrayado fuera de texto). Pero no anexan si fueron subsanadas esas



“novedades” y si los vehículos ya se encuentran en operación luego de haber realizados los respectivos mantenimientos correctivos, ni los informes por partes del supervisor sobre el caso en particular de los vehículos registrados en esta observación, de acuerdo con la **CLÁUSULA 10. SUPERVISIÓN DEL CONTRATO. Numeral V. Requerir la información y efectuar las observaciones pertinentes al CONTRATISTA con ocasión del desarrollo del contrato.**

Revisado el anexo entregado *INFORMACION CONTRALORIA.xlsx* en la respuesta no precisan el estado actual de algunos vehículos que no registran operación efectiva durante periodos prolongados de vigencia 2024, si las condiciones observadas tuvieron alguna modificación posterior, si ya están en uso los vehículos o su posterior habilitación en el servicio, luego de invertir los recursos para su mantenimiento. Por lo anterior, se materializa el riesgo en la ejecución del contrato por deficiencias en la supervisión.

A continuación, se analiza la situación de cada vehículo, contrastando la inversión realizada contra la utilidad generada con base en la respuesta dada y los anexos aportados por la entidad:

PLACA FXS885 (TC22011) - Tipología Padrón

*La evidencia demuestra que la inversión fue efectiva. El vehículo superó la condición de falla y se reintegró a la flota activa a mediados de año, prestando servicio continuo en el segundo semestre. En junio: El punto de inflexión ocurre el **11 de junio de 2024**, registrando sus primeros 19.8 km. A partir del 13 de junio, entra en operación regular con recorridos consistentes (159.8 km el 15 de junio, 238.5 km el 22 de junio).*

Noviembre 2024: La unidad opera con normalidad y altos índices de recorrido (281.6 km el 25 de noviembre)

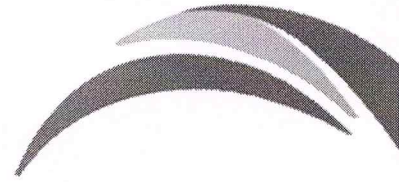
Diciembre 2024: Continúa operativa

Conclusión: SE DESVIRTÚA la incidencia fiscal para el vehículo FXS885. La inversión fue necesaria, ejecutada y produjo operación.

PLACA FXS867 (TC22027) - Tipología Padrón

La evidencia demuestra que la inversión fue efectiva. El vehículo superó la condición de falla y se reintegró a la flota activa a mediados de año.

Conclusión: SE DESVIRTÚA la incidencia fiscal para el vehículo FXS867. La inversión fue necesaria, ejecutada y produjo operación.



PLACA FXS890 (TC22058) - Tipología Padrón

Los documentos aportados demuestran que la intervención mecánica fue necesaria (anomalía en caja de cambios), ejecutada correctamente y con pruebas operativas posteriores. Hay evidencia de:

- Registro de operación en kilometraje.
- Órdenes de trabajo cerradas.
- Actividades de rodamiento y reactivación mecánica.

Conclusión: La intervención preservó el valor funcional del vehículo y permitió su operación posterior. **SE DESVIRTÚA la incidencia fiscal.**

PLACA WGN221 (TC23020) - Tipología Buseton

Durante 11 meses consecutivos, la entidad reporta el estado del vehículo bajo la descripción: "EN MONTAJE DE PERIFERICOS Y ALISTAMIENTO GENERAL", pero la evidencia documental no demuestra operación, reintegro y pruebas operativas y funcionales posteriores al mantenimiento realizado. No se acreditó formalmente su posición como vehículo en reserva operativa y disponible. (La reserva no justifica meses sin operación, sin informe PSO con fechas que justifique reserva)

Conclusión: La inversión carece de evidencia de utilidad funcional, por no evidenciarse habilitación técnica, continuidad del servicio o reintegro a la reserva operativa posterior al mantenimiento. No se registra el estado actual o las causales del por qué sigue sin operar. **No DESVIRTUA la incidencia fiscal**

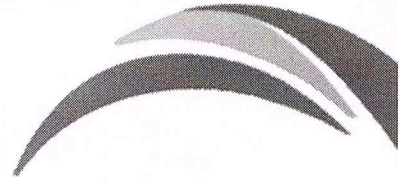
PLACA WGN229 (TC23029) – Tipología Busetón

La documentación acredita falla real (pérdida de potencia y fallas del motor), intervención correctiva según facturas y pruebas mecánicas posteriores, incluyendo rodamiento. El kilometraje y las bitácoras evidencian actividad.

El mantenimiento era indispensable para evitar deterioro progresivo del motor y mantener la disponibilidad técnica. No existe daño fiscal. Se desvirtúa la incidencia fiscal.

PLACA WGN222 (TC23021) - Tipología Busetón

Se documenta una inversión correctiva de \$13.051.103. La justificación técnica abarca la instalación de la señalización para Sonda y una "Reparación parcial de motor", indicando que el vehículo se encontraba en "puesta a punto para operación", por tanto se desvirtúa la incidencia fiscal, pues se justifica que no esté en operación el vehículo mientras se realizaban las intervenciones de enero a mayo-2024.



A pesas de mantenimientos realizados, la entidad reporta falta de vidrio como causa de paralización, sin embargo, no se anexa evidencia documental de tramitación de repuesto, órdenes de compra, comunicaciones con el proveedor, fechas de solicitud/entrega o imposibilidad de conseguir repuesto (importación, plazos). ni actas de prueba realizadas con fecha. **Por tanto, se mantiene incidencia fiscal por \$77.457.044**

PLACA WGN225 (TC23024) - Tipología Busetón

La evidencia muestra mantenimientos necesarios, registros de kilometraje y operaciones posteriores. La bitácora reporta movimientos consistentes y las órdenes de trabajo están debidamente soportadas. El vehículo cumplió los criterios de necesidad, utilidad, conservación y verificación operativa definidos. **Se desvirtúa el detrimento**

PLACA FXS862 (TC23047) - Tipología Padron

El análisis de los reportes de "Indisponibilidad" revela la situación del vehículo, la cual hace técnicamente inviable la ejecución efectiva de los mantenimientos cobrados toda vez que, en los reportes de julio, agosto, septiembre y octubre de 2024, la condición del vehículo se describe como: "SIN LLANTAS, SIN TABLERO, TIMON Y FALTA PLATAFORMA".

Los mantenimientos realizados no generan utilidad pues no hay registro de kilómetros posterior, así como la no operatividad a la fecha de visita.

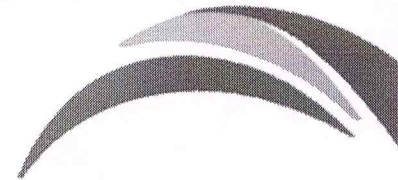
Conclusión

Se evidencian una contradicción física entre los servicios pagados y el estado material del bien, no existe documentación suficiente que demuestre actividad operativa posterior (pruebas o km significativo), ni soporte de reserva operativa. Los criterios de utilidad, verificación de operación y beneficio del gasto no se cumplen. **No se desvirtúa la observación.**

PLACA FXS846 (TC22036) - Tipología Padron

El vehículo estuvo involucrado en un siniestro y se encuentra en reparación estructural. No hay evidencia de cierre de proceso con aseguradora, reincorporación ni pruebas de rodamiento.

La inversión aún no ha generado utilidad verificable ni recuperación operacional. Además no se evidenció acta de entrega, certificación de aseguradora y prueba operativa. **No se desvirtúa la incidencia.**



PLACA WGN220 (TC23019) - Tipología Buseton

A pesar de un mantenimiento de alto valor no hay evidencia de operación posterior y estado actual que justifique la inversión.

La entidad no aportó PSO y actas que muestren que el vehículo estuvo en reserva operativa con prueba de disponibilidad.

Conclusión: NO SE DESVIRTÚA la incidencia hasta aportar pruebas (acta de prueba, informe PSO que lo muestre en reserva y tenga validaciones, o evidencia de operación con km).

De acuerdo a la información recopilada durante la atención de la AEF y el análisis de los argumentos presentados en el derecho de contradicción por la entidad, no se desvirtúa la condición y la observación se constituye como hallazgo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal por valor de \$544.649.838 (Quinientos cuarenta y cuatro millones seiscientos cuarenta y nueve mil ochocientos treinta y ocho pesos).

5.3 Evaluar los inventarios registrados en los estados financieros a 31 de diciembre de 2024.

La propiedad, planta y equipo de TRANSCARIBE S.A. está conformado principalmente por el equipo de transporte el cual representa el 95,42% de este grupo. A 31 de diciembre de 2024 revela un saldo de \$58.776.914.248,00, presentando un aumento de \$2.929.958.884, a comparación de la vigencia 2024.

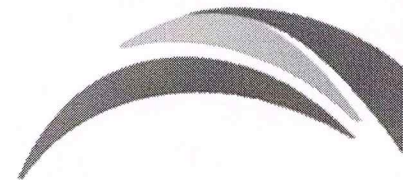
Cuenta Contable	Costo de adquisición	Depreciación acumulada a 2024	Mejoras	Saldo a 31dic-24
Equipo de Transporte	80.052.138.852	24.205.183.488	2.929.958.884	58.776.914.248

Fuente: Notas contables rendición de cuenta

Conforme al Manual de Políticas Contables de TRANSCARIBE S.A., para el registro contable del Equipo de Transporte, aplica lo siguiente:

-El Equipo de Transporte se registra por componentes, cada unidad productora (Bus) se conforma de Seis (6) componentes: Carrocería, Motor, Sistema de Gas, Aire Acondicionado, Transmisión y Chasis.

-La vida útil estimada 700.000 Kilómetros -Km; la Depreciación se calcula por Km. Recorridos y por componentes.



TRANSCARIBE en su rol de operador cuenta con 30 buses tipo Buseton adquiridos en diciembre de 2016, por un monto total de \$ 14.462.208.000 y con 69 buses tipo padrón adquiridos en octubre de 2018, por un monto total de \$ 65.589.930.852 detallados así por componente:

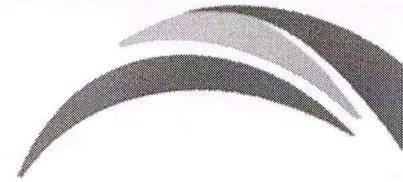
TIPOLOGIA: Padron			TIPOLOGIA: Buseton		
Codigo Contable	Componente	Costo Adquisicion	Codigo Contable	Componente	Costo Adquisicion
16750201	Sistema Aire aco	95.057.871	16750201	Sistema Aire aco	48.207.360
	Carroceria	237.644.677		Carroceria	120.518.400
	Chasis	237.644.677		Chasis	120.518.400
	Motor	171.104.167		Motor	86.773.248
	Sistema de Gas	114.069.445		Sistema de Gas	57.848.832
	Transmision	95.057.871		Transmision	48.207.360
	TOTAL	950.578.708		TOTAL	482.073.600
	No. Buses 69	65.589.930.852		No. Buses: 30	14.462.208.000

Fuente: Informe inventario suministrado TRANSCARIBE. S.A.

Conforme a oficio N°. TC-GE-07.01-00078-25 de fecha 18 de marzo de 2025, partir de junio de 2024, TRANSCARIBE S.A. inició un proceso de consulta con diversas Empresas (BUSSCAR de Colombia S.A.S., COLSERAUTO y SCANIA GROUP) que podrían estar en capacidad de realizar el peritaje de 99 vehículos.

El objetivo de la consulta era determinar si dichas empresas contaban con las herramientas técnicas y tecnológicas, así como con la capacidad operativa y de personal, necesarias para llevar a cabo dicha evaluación. Sin embargo, al cierre de la vigencia 2024, TRANSCARIBE no se aplicó el peritaje técnico a los vehículos de la operación N°. 2 del sistema.

PRONUNCIAMIENTO DE LA ENTIDAD. Aun cuando no es una observación y se encuentra en el informe preliminar de marras, nos pronunciamos sobre el punto 5.3, así: Como bien lo señala esa comisión auditora, a partir de junio de 2024, Transcaribe S.A. adelantó un proceso de consulta con diversas empresas que podrían estar en capacidad de realizar el peritaje técnico de 99 vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Masivo. El propósito de esta gestión fue determinar si dichas empresas contaban con las herramientas técnicas y tecnológicas, así como con la capacidad operativa y de personal requeridas para ejecutar de manera idónea dicha evaluación. En este contexto, se realizaron consultas con las empresas Busscar de Colombia S.A.S., Colserauto y Scania Group. Tal como se indicó a esa comisión auditora en la respuesta al radicado interno N.º 1635 de este proceso, se obtuvieron los siguientes resultados: Busscar de Colombia S.A.S. manifestó no disponer de las herramientas necesarias para la realización del peritaje; Colserauto remitió una propuesta comercial inicial, pero no



atendió las observaciones y consultas posteriores; y Scania Group confirmó contar con la infraestructura técnica, las herramientas especializadas y la capacidad operativa para ejecutar el peritaje en cuestión, además de ser el fabricante directo del chasis y del motor de la totalidad de los vehículos del sistema, lo cual le otorga una idoneidad técnica superior frente a los demás oferentes.

En ese sentido, y conforme se expuso previamente ante esa comisión auditora, Transcribe S.A. no ha contratado aún al perito especializado ni ha aplicado el protocolo de peritaje técnico a los vehículos de la operación No. 2 del sistema, ni se cuenta actualmente con un cronograma definido para su ejecución. Esta decisión obedece a que, como es de conocimiento de ese ente de control y consta en múltiples respuestas remitidas, la porción operativa No. 2 ha debido asumir una carga operacional adicional con el fin de sostener la operación deficitaria del concesionario Sotramac S.A.S. Por tanto, resultaría contrario a los principios de eficiencia, responsabilidad y buena administración entregar los vehículos en cuestión a una sociedad concesionaria que actualmente presenta los indicadores operativos más desfavorables del sistema, sin antes garantizar la estabilidad técnica y operativa de la flota y la sostenibilidad del servicio público de transporte que Transcribe tiene el deber de proteger.

6. RESUMEN DE OBSERVACIONES

TRANSCRIBE S.A

INFORME PRELIMINAR DE ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN

ADTIVO: Administrativo **DISCP:** Disciplinario **FISCAL:** Fiscal **PENAL:** Penal
SANC: Sancionatorio

Nº	DESCRIPCIÓN	ADTVO	DISCP	FISCAL (Cuantía \$)	PENAL	SANC
1	No publicación de informes de supervisión en SECOP	X	X			
2	Diferencia en valores reportados Contrato UT Movilizamos	X				
3	Información errada	X				
4	Deficiencias en la supervisión del contrato UT Movilizamos	X	X	\$544.649.838		
TOTAL OBSERVACIONES		4	2	\$544.649.838	0	0