

CONTRALORIA

DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

Cartagena de Indias D.T.y C,
DC-054-18 05/03/2018

HUMBERTO RIPOLL DURANGO

Gerente
Transcaribe S.A
Ciudad.

Asunto: Informe Definitivo Auditoría Modalidad Especial- Vigencias 2016-2017

Cordial saludo

La Contraloria Distrital de Cartagena de Indias en cumplimiento del Plan General de Auditoria-PGAT-2017, practicó auditoria modalidad especial a Transcaribe S.A, con el propósito de evaluar la eficacia y eficiencia con que administró los recursos públicos asignados y los resultados de la gestión fiscal en términos de calidad, oportunidad y cobertura, así como el cumplimiento de las normas aplicables en los diferentes procesos y el examen de los estados financieros durante la vigencia fiscal 2016-2017.

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

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

Atentamente,

FREDDY QUINTERO MORALES
Contralor Distrital de Cartagena de Indias (I)

Proyectó: German Alonso Hernandez Osorio
Coordinador Sector Infraestructura y Medio Ambiente

Revisó: Miguel Torres Marrugo
Director Técnico de Auditoría Fiscal

Anexo: ciento siete (107) páginas
Un (01) CD que contiene el Plan de Mejoramiento

TRANSCARIBE S.A.
NIT. 806.014.488-5
Rad. Int. 0600
07 MAR 2018
Fecha y Hora: 15:30
Folios: 01 Anexos: 01 CD + 01
RECIBIDO PARA REVISION
NO IMPLICA ACEPTACION Informe

**INFORME FINAL DE AUDITORÍA
MODALIDAD ESPECIAL**

**SISTEMA INTEGRADO TRANSPORTE MASIVO
TRANSCARIBE S.A.
VIGENCIA 2016 - 2017**

**CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
Marzo de 2018**

CONTRALORÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

**Contralor Distrital
de Cartagena de Indias**

FREDDY QUINTERO MORALES

**Director Técnico
de Auditoría Fiscal**

MIGUEL TORRES MARRUGO

Coordinador SIMA

GERMÁN ALONSO HERNÁNDEZ OSORIO

Equipo Auditor

FERNÁNDO BATISTA CASTILLO (Líder)
GINNA PAOLA ZAMBRANO ROJAS
ISADORA SALAS DIAZ
MANUEL ANDRES CASSIANI CAÑATE

TABLA DE CONTENIDO

	Página
1. CARTA DE CONCLUSIONES	4
2. RESULTADOS DE LA AUDITORIA	6
3. GLOSARIO	62
4. CUADRO TIPIFICACION DE OBSERVACIONES	63
5. ANEXOS	64

Cartagena de Indias D.T. y C.

Doctor.
HUMBERTO RIPOLL DURANGO
Director
TRANSCARIBE

Asunto: Informe final Auditoría Especial – SITM

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 y 272 de la Constitución Política, practicó Auditoría Especial al Sistema Integrado de Transporte Masivo, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia, equidad y valoración de los costos ambientales con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en el área actividad o proceso examinado; teniendo como insumo principal la audiencia pública del Concejo Distrital de Cartagena celebrada el día 28 de octubre de 2.017, donde la temática tratada fue la operación del SITM, en razón a ello la Contraloría Distrital decidió modificar el Plan General de Auditoria Territorial de la vigencia en comento incorporando la auditoria especial a dicho sistema

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

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

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

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

La auditoría a que se refiere el presente informe tuvo el siguiente alcance:

Gestión y Resultados

En relación a la evaluación de la Gestión y Resultado por parte del Sujeto de Control, se evaluó, analizó y conceptualizó sobre la adecuada aplicación de los principios de eficiencia, eficacia, economía, efectividad y valoración de costos ambientales, a través de la revisión de documentos pre contractuales, y contractuales relacionados con la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo

Evaluación Gestión Financiera

En este componente se evaluaron los recursos generados por el SITM que apalancan financieramente la operación del mismo sistema.

Evaluación Contractual y Legal

En este componente se evaluaron los contratos que tienen relación directa con la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, los cuales fueron suscritos con: Transambiental S.A., Cartagena complementaria y Social S.A.S, Sotramac S.A.S, Colcard y Busscar S.A., entre otros.

Evaluación Denuncias Ciudadanas

La auditoría se realizó teniendo en cuenta la audiencia pública del Concejo Distrital de Cartagena celebrada el día 28 de octubre de 2017, donde la temática tratada fue la operación del SITM, de acuerdo a unas denuncias que se presentaron en el debate de control político y las explicaciones ofrecidas por el representante legal de TRANSCARIBE S.A. En razón a ello, la Contraloría decide realizar una auditoría especial, sobre los hechos denunciados.

CONCEPTO SOBRE EL ANÁLISIS EFECTUADO

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, como resultado de la auditoría

adelantada, conceptúa que la gestión realizada por TRANSCARIBE GESTOR del SITM, se realizó sin observancia de los principios de la gestión fiscal tales como: eficiencia, eficacia, economía, efectividad, equidad y valoración de los costos ambientales.

Contratación y Legalidad

Los contratos suscritos se ajustaron al cumplimiento normativo relativo a la naturaleza jurídica de esta tipología contractual, siendo bien estructurados pero los otrosíes suscritos posteriormente modificaron aspectos importantes y sustanciales de los contratos originales.

2. RESULTADOS DE LA AUDITORIA

GENESIS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO "SITM"

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3167 del Veintitrés (23) de Mayo de 2002 estableció la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros.

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3260 del quince (15) de Diciembre de 2003, fijó la política del Gobierno Nacional para impulsar la Implantación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM- en ciudades como Cartagena, y fortalecer respecto a las mismas la capacidad de planeación y gestión del tráfico y del transporte, "con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano.

Mediante Acuerdo N° 004 de febrero 19 de 2003, se concede autorización al Alcalde Mayor de Cartagena para crear una empresa que se encargue de desarrollar el sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal, que tenga por objeto la gestión, organización y planificación del sistema de transporte colectivo, masivo y multimodal de pasajeros en el Distrito de Cartagena y su área de influencia y para constituir un fondo de cuenta.

La entidad pública contratante será TRANSCARIBE S.A., es la sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden Distrital bajo la forma de Sociedad Anónima de carácter comercial con aportes públicos, autorizada mediante Acuerdo No.004 de Febrero 19 de 2003 del Concejo Distrital de

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Cartagena, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, constituida mediante Escritura Pública No. 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena, la cual tiene el carácter de titular del Sistema TRANSCARIBE.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) es la combinación organizada de infraestructura y equipos en un sistema que cobra un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de las necesidades de movilización urbana.

SISTEMA VIAL

La infraestructura del sistema integrado de transporte la constituyen el conjunto de corredores viales, terminales de transferencia, estaciones de parada y todo el mobiliario urbano del espacio público que sirve de apoyo para la prestación del servicio de transporte público colectivo.

El Sistema consta de tres tipos de rutas: Troncales, Auxiliares y Alimentadoras.

En lo que respecta a la tarifa, ésta se mantendrá de acuerdo a los niveles tarifarios actuales, proyectada a los valores futuros al momento de la apertura del sistema.

RUTAS DEL SISTEMA

Rutas Troncales: son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad (articulados de 160 pasajeros) desde las terminales de transferencia hasta las estaciones de parada a lo largo de los corredores troncales, los cuales se caracterizan por tener volúmenes de pasajeros mayores de 4000 pasajeros/hora/sentido; circulando por carriles exclusivos o preferenciales, estas rutas tienen integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema.

Rutas Alimentadoras: provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria, en estas rutas se van a utilizar buses convencionales (60 pasajeros) y no van a llegar a las estaciones de transferencia, solo a la terminal de integración.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Rutas Auxiliares: cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón (105 pasajeros) o vehículos convencionales (buses de 60 pasajeros) y llegan a las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria; estas rutas llegan tanto a la terminal de integración como a las estaciones de transferencia.

Rutas Suburbanas: corresponden a servicios que llegan de otros municipios a la ciudad de Cartagena y tienen como punto final la terminal de transferencia (Terminal El Amparo). Estas rutas no tendrán integración tarifaria con el sistema.

Rutas Complementarias o Remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales sin integración tarifaria ni física con el sistema tronco-alimentador. En este grupo pueden clasificarse las rutas suburbanas o municipales que solo se integran físicamente en las terminales de transferencia.

OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TRANSCARIBE

El sistema de transporte TRANSCARIBE fue estructurado para funcionar con concesiones así:

Concesión 1	-	Operada por SOTRAMAC
Concesión 2	-	Operada por Transcaribe operador
Concesión 3	-	Operada por Transambiental
Concesión de recaudo	-	COLCARD

FASES DEL SISTEMA

Igualmente, la operación del sistema está dividida en fases así:

FASE	DURACIÓN
Fase pedagógica	Del 11 de noviembre de 2015 - hasta el 26 de marzo de 2016
Fase intermedia	Del 27 de marzo de 2016 hasta el 30 de noviembre de 2018

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Fase 3

Del 1 de diciembre de 2018 -

PEDIDOS DE FLOTA

Para el funcionamiento de la operación se determinaron 3 pedidos por cada concesionario:

CONCESIONARIO	PEDIDO 1			PEDIDO 2			PEDIDO 3		
	ART	PAD	BUS	ART	PAD	BUS	ART	PAD	BUS
SOTRAMAC	22	0	48	32	0	0	0	0	120
TRANSCARIBE OP	0	49	30	0	35	0	0	0	110
TRANSAMBIENTAL	0	61	39	0	25	0	0	0	84

ART. – ARTICULADOS con capacidad de 160 pasajeros

PAD. - PADRONES con capacidad de 105 pasajeros

BUS. – BUSETONES con capacidad de 60 pasajeros

A la fecha se cuenta con la siguiente flota

SOTRAMAC - 22 ARTICULADOS

TRANSCARIBE OP - 30 BUSETONES

TRANSAMBIENTAL- 61 PAD Y 39 BUS = 100 en total

Así las cosas en la actualidad hay en marcha 152 autobuses de los 658 que se han esperado para la operación del sistema, correspondiente al 23% de la operación.

De acuerdo con la información suministrada por Transcaribe, el sistema registró ingresos por concepto de tarifa desde el inicio de la operación comercial (27 de Marzo de 2016) hasta el 17 de diciembre de 2017 por un valor de \$87.308.148.600 correspondientes a 42.360.122 pasajes validados.

La tarifa al usuario se distribuye de dos formas:

1. Componente fijo, el cual se reparte de la siguiente manera: (Cifras vigencia 2017)

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Fiducia	0.8211%
Colcard	\$180.03
Transcaribe Ente gestor	\$84
Fudo	235.26

2. Un componente variable, que se refiere al pago por Kilómetros recorrido a los operadores así:

Articulado sotramac	\$7,723.88
Buseton Transcaribe Operador	\$4,993.89
Padron Transambiental	\$5,696.05
Buseton Transambiental	\$4,993.89

De acuerdo a lo anterior, los diferentes agentes del sistema han percibido por concepto de participación de la tarifa en el periodo correspondiente del 27 de Marzo de 2016 al Diciembre de 2017 la siguiente remuneración:

Agente del Sistema	Valor Pagado	Participación %
Fiducia	541.830.515,73	0,66%
Colcard	6.942.858.811,51	8,46%
Ente gestor	3.224.516.660,95	3,93%
Sotramac	15.670.847.338,30	19,10%
Transcaribe operador	4.188.793.219,96	5,11%
Transambiental	42.347.623.119,11	51,62%
Fudo	9.127.171.650,00	11,12%
TOTAL	82.043.641.315,56	100,00%

Fuente: fiducia Alianza fiduciaria

Sin embargo, los ingresos de la tarifa al usuario no logra cubrir la tarifa técnica del sistema, ocasionando que se realicen pagos proporcionales de acuerdo al porcentaje de participación, por lo anterior los montos pendientes por pagar por parte del Sistema durante la vigencia 2017 son:

Agente del Sistema	Monto por Pagar
Fiducia	17,342,943.27
Colcard	189,709,528.21
Ente gestor	131,049,403.05
Sotramac	436,825,205.83
Transcaribe operador	172,432,744.43
Transambiental	1,164,826,243.88
Fudo	131,909,846.61
TOTAL	2,244,095,915.28

Según la información anterior se puede deducir que no hay correspondencia entre los ingresos del sistema y los costos teóricos en que incurren cada agente para prestar el servicio; por lo tanto, no se asegura la remuneración total de todos los agentes involucrados.

PARTICULARIDADES DE LOS CONTRATOS SUSCRITOS

A. Contrato N° TC-LPN-005 de 2.010 suscrito con COLCARD S.A.S.

El objeto contractual es la concesión para el diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro de gestión y control de la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias-TRANSCARIBE S.A., por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y control de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato. -

El alcance del objeto anteriormente descrito comprende, pero no se limita a:

1. El diseño, suministro, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento). mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica y la operación del Sistema de Recaudo del Sistema Transcaribe.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

2. El diseño, suministro, implementación, mantenimiento, reposición, soporte y actualización tecnológica del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema TRANSCARIBE.
3. La realización de las actividades de recaudo de los recursos que se generen por la venta del pasaje por el uso del Sistema Transcaribe.
4. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación, operación, administración y mantenimiento del Sistema de Recaudo.
5. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y mantenimiento del Sistema de Gestión y Control de la Operación.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 01**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 4.2.1 correspondiente al "Terminal de Consulta de Saldo" dice textualmente que *"El Terminal de Consulta de Saldo es el Equipo de Recaudo que se encuentra en las Estaciones y Portales para darle información al Usuario sobre el saldo y vigencia de la Tarjeta de acuerdo con las Estructuras Tarifarias vigentes, y sobre las últimas transacciones realizadas de la última venta y última entrada."* Y más específicamente el literal (b) del punto 4.2.1.1 detalla que *"El Terminal de Consulta de Saldo debe estar localizado en las Estaciones y Portales del sistema, de tal manera que se pueda informar al Usuario sobre las últimas dos (2) transacciones realizadas, el saldo y vigencia de la Tarjeta de acuerdo con las estructuras tarifarias vigentes."* Y en el literal (c) del mismo punto que *"El Terminal de Consulta de Saldo debe tener una pantalla alfanumérica con tecnología LCD retro iluminada que permita al Usuario leer con facilidad la información almacenada en la Tarjeta."*, y de conformidad con la cláusula 3 del contrato "Interpretación del contrato" que dice que *"(...) harán parte del contrato y de sus anexos, para los efectos de su interpretación y alcance de derechos y obligaciones, el pliego de condiciones, sus anexos, apéndices, (...)"* se puede constatar que a la fecha y teniendo en cuenta el cronograma del plan maestro de implementación las Estaciones y Portales del sistema no se encuentran instalados ni en operación dichos Terminales de Consulta, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte de concesionario.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 02**

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" en el punto 4.2.2 correspondiente a "Equipos de venta y Recarga de Tarjetas" dice textualmente que "Son los Equipos de Recaudo que serán atendidos por el Concesionario de Recaudo para realizar la venta y recarga de las Tarjetas en las Estaciones, Portales y Puntos de Venta Externos.", y más específicamente el punto 4.2.2.2 correspondiente a las "Características técnicas de los puntos de venta" en su literal (b) dice que "Los puntos de venta deben incorporar una pantalla LED o LCD visible para el usuario y un teclado alfanumérico para los equipos en taquillas." Y de conformidad con la cláusula 3 del contrato "Interpretación del contrato" que dice "(...) harán parte del contrato y de sus anexos, para los efectos de su interpretación y alcance de derechos y obligaciones, el pliego de condiciones, sus anexos, apéndices, (...)" se pudo evidenciar que a la fecha y teniendo en cuenta el cronograma del plan maestro de implementación los puntos de venta ubicados en las Estaciones y Portales del sistema no están instalados ni en operación dichas pantallas, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte de concesionario.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 03**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.1 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Soporte a comunicaciones de voz por el mismo medio de comunicación de datos GPS a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego".

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 04**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

concesionario en el numeral 5.6.1 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (g) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar automáticamente la próxima parada programada y mensajes pregrabados en la unidad lógica".

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 05**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (i) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con " Soporte a comunicaciones de voz por el mismo medio de comunicación de datos a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego".

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 06**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar mensajes pregrabados en la unidad lógica".

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 07**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 6.2 correspondiente a "Estructura Tarifaria y Condiciones de Flexibilidad para Aplicaciones Adicionales a la de Transporte Masivo" el literal (a) del mismo establece que "Las Tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multiviaje y/o pases por periodo que llegase a definir TRANSCARIBE S.A. Igualmente debe permitir máximo cuatro (4) transbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, tanto virtuales (realizados sin transbordo directo en áreas o zonas pagas) como reales (realizadas directamente en áreas o zonas controladas pagas). (...) "Y a su vez también contempla que "(...) Las Tarjetas deben soportar como mínimo unas posibles Estructuras Tarifarias base que serán exigibles desde el primer momento de la Concesión (...)" dentro de las cuales se pudo evidenciar un incumplimiento contractual en las siguientes estructuras tarifarias:

- Viaje en grupo con la misma tarjeta, soportándose el viaje en grupos de hasta cuatro personas.
- El medio de pago debe soportar la acumulación de transbordos en una misma tarjeta cuando esta sea usada para validar dos o más viajes consecutivos (viaje en grupo con la misma tarjeta), En este caso la validación en el transbordo debe ser consecutiva y dentro del límite de tiempo y correspondencia servicio- estación previamente establecidos por TRANSCARIBE S.A.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 08**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el numeral 7.2.1 "Características Técnicas y Generales de los Paneles de Información al Usuario a ser instalados en Estaciones y Portales", deben existir en las Estaciones y Portales del sistema unos paneles que proyecten información al usuario los cuales a la fecha y según el cronograma del Plan Maestro de Implementación no están instalados ni en operación constituyéndose en un incumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario. Según el apéndice estos paneles deben tener entre otras las siguientes características:

- Display mínimo: dos (2) filas, con tecnología LED's de color rojo de mínimo 24 caracteres por fila.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

- Altura del carácter: Mínimo 50 mm
- Grado de Protección para polvo y agua: Que cumpla con la norma IP53
- Visibilidad: Al menos 30 metros con lámina antirreflejo de protección que permita visualizar el mensaje con luz de sol directa.
- Dimensiones de la pantalla (display): Mínimo 100 cm. de largo, 30 cm. de altura y una profundidad máxima de 20 cm.
- Vida Media: Al menos 100.000 horas de funcionamiento.
- Angulo de visión horizontal y vertical: Debe permitir al Usuario plena legibilidad que comprobará el Concesionario de Recaudo con una prueba en el periodo de pruebas de los Equipos de Recaudo.
- Los Paneles de Información al Usuario deben estar dimensionados, diseñados y certificados para operar durante la vigencia de la concesión bajo las condiciones ambientales de humedad y salinidad características de la ciudad de Cartagena.
- Centro de Envío de Mensajes: Debe contar con las herramientas de software y hardware destinadas al Centro de Control para que los Computadores de Estaciones reciban la información enviada desde el Centro de Control y la retransmitan mediante un aplicativo específico que el Concesionario del Recaudo debe proveer para tal fin, a los Paneles de Información para que esta información sea proyectada en los mismos. Este aplicativo debe permitir específicamente lo siguiente:
 - Desplegar los mensajes enviados desde el Centro de Control sea en tiempo real o según la periodicidad definida por TRANSCARIBE S.A. con anterioridad de días y horas.
 - En caso de no recibir información desde el Sistema de información y/o falla en la comunicación entre el Panel de Información y el sistema central, debe desplegar en los Paneles de Información de manera inmediata mensajes de tipo institucional y/o operacional predefinidos por TRANSCARIBE S.A.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 09**

Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 7.2.2 "Sistema de Información Web al Usuario" según el literal (a) "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un sistema de información básica al Usuario vía WEB, que le permita a los usuarios acceder y conocer las rutas, servicios, frecuencias, horarios, estadísticas generales del sistema, estado actual del sistema y demás información relevante derivada de la operación del sistema que TRANSCARIBE S.A. determine durante la vigencia de la operación. Este sistema debe ser accesado desde computadores genéricos provistos de aplicativos de navegación WEB normalmente encontrados en el mercado y desde Teléfonos Celulares provistos con funcionalidad de navegación vía WEB." Y en el literal (b) "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un Portal del Sistema TRANSCARIBE desde el cual los Usuarios del sistema podrán consultar el estado y saldo de su tarjeta, actualizado permanentemente con las transacciones realizadas como mínimo hasta 48 horas antes." Pudiéndose constatar que a la fecha solo se está dando cumplimiento de manera parcial al literal (a) de este punto del apéndice y que hay incumplimiento total del literal (b) del mismo.

Igualmente, se evidencia un incumplimiento en el numeral 7.22 el cual cita " El concesionario deberá preparar y presentar anualmente para aprobación de Transcaribe S.A. Plan estratégico de Mercadeo y Fidelización del usuario que estimule el uso reiterado de una tarjeta específica por parte de cada usuario (...), revisado el documento por parte de la comisión auditora se evidenció que éste no es adecuado como "plan de fidelización" ya que incluyen **los viajes a crédito y el multiviaje** y estos factores son parte de las obligaciones de COLCARD así que es correcto asumirlos en dicho plan.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON INCIDENCIA PRESUNTAMENTE FISCAL No. 10**

OTROSI # 6

Suscrito el 30 de Septiembre de 2015.

En cláusula sexta se acuerda modificar la Cláusula 45 del contrato correspondiente al ingreso de Transcaribe S.A. como ente gestor del Sistema.

En el contrato inicialmente suscrito los derechos de participación de Transcribe como ente gestor correspondían a un porcentaje equivalente al 5% del total de los recursos del fondo General.

Con la modificación incluida, los ingresos de Transcribe S.A. en su condición de ente gestor del sistema percibirá a título de participación los beneficios económicos derivados de la explotación económica del sistema así:

- a) 0% (cero por ciento) de los recursos recibidos en el fondo general en el periodo I, durante el periodo comprendido entre el inicio de la operación y la ocurrencia de alguno de los siguientes dos eventos:
 - I. Se descarga de la tarifa técnica el pago correspondiente al concesionario de patio portal
 - II. Se ha vinculado al sistema la totalidad de la flota de la fase 3, al haberse activado por el cumplimiento del 75% de la demanda referente.
- b) 4% (Cuatro por ciento) del total de los recursos recibidos en el fondo general en el periodo I, desde el momento de ocurrencia de alguno de los dos eventos indicados en el literal a) anterior

La comisión auditora realizó análisis de los ingresos percibidos por Transcribe S.A. como ente gestor por concepto de derecho de participación de la tarifa correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 17 de diciembre de 2017, se pudo evidenciar que la modificación del porcentaje de participación del 5% al 4% afecta de forma negativa a Transcribe como ente gestor disminuyendo sus ingresos en una suma equivalente a **\$552.125.217** correspondiente a una reducción del 20% con relación al porcentaje inicial.(Ver Anexo No.1)

VARIACION INGRESOS DE TRANSCRIBE S.A. – ENTE GESTOR TRAS FIRMA # 6

PERIODO	No. Pasajes validados	4%	5%	DIFERENCIA	%
01 Enero- 17 Dic-17	26.291.677	\$ 2,208,500,868	\$ 2,760,626,085	\$ 552,125,217	-20%

No se justifica las razones por las cuales fue modificada dicha cláusula; en oficio No. 1757 del 28 Diciembre de 2017 la entidad expresa: punto 3. "La modificación obedece a que se debía ajustar el contrato de concesión de recaudo indicando que la tarifa del sistema ya no iría a cubrir el componente de infraestructura cumpliéndose dos condiciones, referenciándose los eventos en los cuales se activa el derecho a percibir el 4% de remuneración". **VALOR DEL PRESUNTO DAÑO PATRIMONIAL LA SUMA DE QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL DOSCIENTOS DIECISIETE PESOS MCTE. (\$552.125.217).**

OTRO SI # 7

Suscrito el 15 de marzo de 2016.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA No. 11**

En cláusula Tercera se acuerda, en relación con los niveles de servicio, que la verificación se hará en función de la infraestructura y flota real y efectivamente disponible para la prestación del servicio, de manera que el análisis sobre el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se debe prestar el servicio tenga en cuenta que se hace de manera progresiva y de acuerdo al Plan de Implementación.

Se pudo evidenciar según los pagos realizados al concesionario y según respuesta a solicitud de información a través del oficio # TC-CI-07.01-1651-2017 en el cual TRANSCARIBE señala que "La Valoración del Desempeño de los CONCESIONARIOS no se ha realizado hasta la fecha por parte de la Dirección de Operaciones del Sistema al considerar que no se venían dando las condiciones ideales propicias para tal fin y que permitiesen evaluar con la debida suficiencia el Nivel de Servicio de cada uno de ellos de acuerdo con los INDICES DE FALTAS EN EL DESEMPEÑO establecidos en el Apéndice 6,

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

debido a las condiciones bajo las cuales se ha dado el proceso de implementación del sistema en sus diferentes componentes." Por lo tanto, se evidencia un incumplimiento por parte de TRANSCARIBE como ente gestor del sistema al no aplicar la evaluación de los niveles de servicios a la flota real y a la infraestructura disponible a la fecha evitando de esta manera aplicaciones a la cláusula 112 del contrato "Multas asociadas al centro de Gestión de Recaudo y a Centro de Control de la Operación" que dice que se podrán imponer multas bajo las siguientes condiciones:

- 1.1. "Si el Centro de Gestión de Recaudo, el Centro de Control de la Operación o alguno de sus componentes no cumple con alguna de las condiciones previstas en el anexo 6 "Niveles de Servicio" sin que exista autorización previa, expresa y escrita por parte de TRANSCARIBE S. A. Para su modificación, se podrá fijar una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales vigentes, de manera diaria, por cada una de las condiciones incumplidas y hasta tanto se demuestre que el Centro de Gestión de Recaudo, el Centro de Control de la Operación o el componente cumple con las condiciones previstas".
- 1.2. "Si no se da cumplimiento a alguno de los Niveles de Servicio, por causa imputable al CONCESIONARIO, TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente por cada hora o tracción de retraso en el cumplimiento del Nivel de Servicio."
- 1.3. "Si cualquier componente del Centro de Gestión de Recaudo o del Centro de Control de la Operación supera el porcentaje de fallas previsto en el apéndice 6 "Niveles de Servicio", TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada 0.001% en que se haya excedido el porcentaje de fallas."
- 1.4. "Si cualquier componente del Centro de Gestión de Recaudo o del Centro de Control de la Operación tiene una Disponibilidad menor a la prevista en el contrato de concesión, TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada 1% en que se haya reducido el porcentaje de Disponibilidad."

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

- 1.5. "Si el CONCESIONARIO no cumple con alguno de los procedimientos de administración o interfase descritos para el Centro de Gestión de Recaudo o para el Centro de Control de la Operación, TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada día en que persista el incumplimiento."

MECANISMO ESTABLECIDO PARA EL INCREMENTO ANUAL DE LA TARIFA AL USUARIO

En la cláusula Quinta, se acuerda agregar tres párrafos adicionales con el fin de precisar cuándo debe realizarse el incremento anual de la tarifa al usuario, así como el procedimiento que debe seguir TRANSCARIBE para tal fin. En dicho procedimiento es obligación de TRANSCARIBE remitir una comunicación en septiembre de año anterior a aquél en que se debe hacer el aumento de tarifa al Usuario, informando a la Alcaldía Distrital y a la Secretaria de Hacienda del Distrito, el incremento de la Tarifa Técnica acumulado desde el año inmediatamente anterior hasta septiembre y el incremento de la Tarifa Técnica estimado hasta diciembre de ese año, al igual que el incremento sugerido en la Tarifa al Usuario, según la fórmula incluida en la presente cláusula. En esa misma comunicación, TRANSCARIBE calculará e informará a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito el valor total estimado de afectación de los ingresos del Sistema en el evento en que no se ajuste la Tarifa al Usuario de acuerdo o en función del resultado arrojado, de forma tal que tanto la Alcaldía como la Secretaria de Hacienda tengan certeza sobre el valor que el Distrito debe apropiar presupuestalmente y desembolsar al patrimonio autónomo del Sistema, mensualmente durante el siguiente año como compensación, en caso de no incrementar la Tarifa al Usuario.

- **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA FISCAL No. 12**

OTRO SI # 8

Suscrito el 12 de Julio de 2016

- En cláusula Tercera se acuerda modificar la Cláusula 44 del contrato correspondiente al valor de los derechos de participación del concesionario.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

En el contrato inicialmente celebrado los derechos de participación del concesionario correspondían al menor valor resultante de la aplicación de dos fórmulas:

- a. El precio unitario licitado por pasaje pagado (PPP), multiplicado por el número de pasajes pagados en el periodo liquidado (PPL) y multiplicado por el nivel de servicio obtenido por el concesionario (FNS) en el mes anterior al periodo de liquidación. $(FNS * (PPP * PPL))$.
- b. El valor correspondiente a la participación porcentual del CONCESIONARIO en los egresos del sistema en el periodo de liquidación (PPC), multiplicado por la sumatoria de los ingresos del Sistema Transcribe generados por los viajes que constituyen pago de la tarifa de transporte en el periodo de liquidación (IS) y el valor traslado desde el fondo de contingencia al fondo general (SFC). $(PPC * (IS + SFC))$.

Quedando con la modificación la remuneración de los derechos de participación del concesionario con la aplicación de una única fórmula:

El Factor de Nivel de servicios, alcanzado por El Concesionario en el mes anterior (FNS) multiplicado por el Precio unitario licitado por pasaje ajustado para el año en liquidación (PPP), y multiplicado por la cantidad de pasajes validados en el periodo en liquidación (PPL). $(FNS * (PPP * PPL))$.

Haciendo un análisis de las remuneraciones percibidas en el año 2017, por el concesionario por concepto de derechos de participación correspondientes a los periodos comprendidos entre el 1 de enero y el 17 de diciembre de 2.017, se puede concluir que los cambios aplicados en la manera de calcular dichos valores afectan de manera positiva al concesionario en razón a que en promedio se incrementaron en un 3,33% los dineros recibidos por derechos de participación con una diferencia a favor del concesionario equivalente a \$ **152.757.538** con respecto a la aplicación de las formulas originales. (Ver Anexo - Variación derechos de participación concesionario de recaudo tras firma otrosí # 8). Ver cuadro anexo N°2. **VARIACION DERECHOS PARTICIPACION CONCECIONARIO RECAUDO TRAS FIRMA OTRO SI # 8.**

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

VALOR DEL PRESUNTO DAÑO PATRIMONIAL LA SUMA DE CIENTO CINCUENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS MCTE (\$152.757.538)

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 13**

En cláusula novena de este otrosí, las partes acordaron la puesta en marcha de puntos de venta móviles en vehículos del Sistema como canales de distribución bajo la denominación de puntos de venta externos, los cuales a la fecha no han iniciado operación, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte del concesionario. El despliegue de estos puntos de venta se debió hacer implementando un mecanismo de distribución prestado como vectores de taquilla a bordo de los vehículos del SITM, en los que se debe aplicar los siguientes procedimientos:

- La venta de tarjetas precargadas con cantidad determinada de viajes, de acuerdo al nivel económico de la zona de influencia de la ruta.
- El Mecanismo de Distribución prestado como vectores de Taquilla tendrá una distribución diaria de hasta 500 de estas tarjetas recargadas para que los usuarios residentes en la zona respectiva adquieran el medio de pago.
- El tipo de tarjeta que se venderá son tipo PVC, por lo tanto, el valor total de la venta sería: el valor total de la tarjeta más el valor de la cantidad de viajes precargados.
- La venta de tarjetas se realizaría exclusivamente al interior del bus y Colcard tendrá disponible el operador de venta en un horario de 10:00 am hasta las 05:00 pm.
- El operador del Mecanismo de Distribución, una vez reciban el dinero, deberá ingresarlo inmediatamente a la cajilla de seguridad.
- El dinero será entregado al final de cada circuito de ruta en la taquilla más cercana a la ruta respectiva, donde será contado y registrado por el funcionario de taquilla en una planilla de inventario.

INCIDENCIAS POR FALLAS PRESENTADAS EN EL SISTEMA DE RECAUDO

Por último es importante resaltar, que en cuanto al cuestionamiento realizado por el Concejo Distrital relacionado con la caída del sistema se pudo evidenciar que: Los días 18 y 19 de septiembre el sistema de recaudo sufrió una interrupción

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

generando retrasos en la operación del sistema y una afectación al servicio que se presta a la ciudadanía. En respuesta al oficio TC-GE-07-01-1137-2017 del 20 de Septiembre de 2017 en el cual TRANSCARIBE solicita un informe de las incidencias y las contingencias frente a la falla presentada, SMARTMATIC en el "Informe Técnico a Incidente en Sistema SBE Transcaribe 18-09-2017" informa que aproximadamente a las 18:20 horas del día 18 de septiembre se reportó incidente de las ventas del sistema de recaudo, mediante la cual todos los datafonos presentaban el error "**VENTA NO PERMITIDA**" el cual durante el diagnostico inicial se observó que el sistema estaba arrojando un error de conexión con el servidor máster o de autenticación, en consecuencia, procedieron a aplicar el procedimiento de resolución de fallas para que el servidor máster pudiera reconocer la tarjeta y poder autenticar las transacciones dentro del sistema y al validar la conexión efectiva se realizaron replicas de la base de datos con respaldos del día 17 de Septiembre de 2017. Al realizar pruebas con las bases de datos restauradas se siguieron presentando errores en el ambiente de producción. A las 6:15 a.m. del día 19 de Septiembre de 2017 se normaliza el servicio a los usuarios asumiendo la no disponibilidad de un día de datos del ambiente de producción. Se reconoció que las tarjetas que se hayan recargado dicho día presentarán inconsistencias y se procedió a activar la solución de reemplazo y traslado de la recarga útil vigente, destacando que de las 22.000 tarjetas que se recargaron para esa fecha se ha reemplazado a la fecha el 70% de las mismas.

Con base en lo sucedido, TRANSCARIBE como ente gestor del sistema procedió hacer aplicación de la cláusula 75 del contrato "Disponibilidad del Medio de Pago" el cual dice que "El CONCESIONARIO deberá garantizar la disponibilidad de medios de pago para el acceso al SISTEMA TRANSCARIBE durante los horarios de operación de acuerdo con lo previsto en el APENDICE 6 "Niveles de Servicio". **En el momento en que algún usuario por causa imputable al CONCESIONARIO no pudiera adquirir la tarjeta inteligente del SISTEMA TRANSCARIBE, podrá ingresar gratuitamente al Sistema, siendo al CONCESIONARIO a quien corresponda asumir el valor dejado de percibir por su causa por el SISTEMA TRANSCARIBE, a tarifa plena vigente.**" y en tal virtud se realizó el descuento de 3197 pasajes por valor de \$6.713.700 correspondientes al día 18 de septiembre de 2017 y de 930 pasajes por valor de \$1.953.000 para el día de 19 de septiembre de 2017.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Cabe resaltar que además de esta falla el sistema de recaudo ha tenido las siguientes fallas las cuales han generado deducciones de los ingresos del concesionario por concepto de pasajes de entrada gratuita:

- El día 28 de agosto de 2017 desde las 10:00am hasta las 10:30am con 688 pasajes por un valor de \$1.444.800
- El día 15 de septiembre de 2017 desde las 17:50 con 275 pasajes por un valor de \$577.500
- El día 11 de mayo de 2017 con 48 pasajes por un valor de \$100.800
- El día 20 de julio de 2017 con 300 pasajes por un valor de \$630.000
- El día 5 de septiembre de 2017 con 91 pasajes por un valor de \$191.100
- El día 23 de septiembre de 2017 con 791 pasajes por un valor de \$1.661.100

MULTAS POR INCUMPLIMIENTO

En cuanto a las multas por incumplimiento, según oficio 1572 del 1 de Diciembre manifiestan pago de multas mediante resolución No.094 del 5 de Julio de 2017 por \$15.552.558, el cual fue descontado en la semana 37(11-17septiembre de 2017). A pesar de haberle impuesto la multa persisten los siguientes incumplimientos:

El no suministro de los equipos de comunicación a bordo de los autobuses para la regulación y comunicación con el CCO.

El cumplimiento de la funcionalidad de software de programación, realización de las pruebas descritas en el apéndice 5 del contrato, suministro de manuales de uso de los software en el CCO y CCR..

Pago de multas según resolución No. 095 de Julio de 2017 por \$12.852.448, el cual fue descontado en la semana 37(11-17septiembre de 2017). A pesar de haberle impuesto la multa persisten los siguientes incumplimientos:

No habilitación del viaje a crédito para el usuario general, tal como fue solicitado por Transcribe, no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 usuarios ni habilitación de recargas de pasajes fuera de línea.

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

CONTRATOS TRANSCARIBE OPERADOR

La Junta Directiva de la entidad en sesión del 28 de junio de 2012, tomó la decisión de autorizar el proceso de contratación de la concesión de la operación del Sistema, y se concluyó que la operación exitosa requiere la presencia de tres (3) concesionarios.

A pesar de lo anterior, y de las múltiples oportunidades y facilidades que se les otorgó a los actuales actores del sistema de transporte colectivo de pasajeros en Cartagena, la concesión 2 de operación tuvo que ser declarada desierta en tres oportunidades ante la ausencia de participación.

De ahí que, TRANSCARIBE S.A., en ejercicio del rol constitucional y reglamentario que le es propio decide ser operador de dicho servicio. Esto, para garantizar la prestación del servicio público de transporte y, adicionalmente, para garantizar la estabilidad y funcionalidad del Sistema. En esa lógica, TRANSCARIBE S.A. como operador del servicio tiene la obligación de cumplir, en igualdad con los demás operadores, con las prestaciones que surgen de la concesión de la operación No.2 del Sistema.

Los contratos suscritos para atender las obligaciones que surgen de la operación No.2 del sistema son:

Contrato TC-LPN-001-15 suscrito con BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.: Suministro de 30 vehículos tipo buseton que corresponden al primer pedido de la porción No. 2 de la operación del sistema Transcaribe a cargo de Transcaribe S.A.

Contrato suscrito con BUSSCAR DE COLOMBIA S.A., el cual tiene por objeto Prestación del servicio de mantenimiento completo y mejoras de la flota de vehículos tipología buseton de la porción No.2 de operación a cargo de Transcaribe S.A.

Contrato TC-CP-003-15 suscrito con Cartagena Complementaria y Social de Indias S.A.S. el cual tiene por objeto prestar el servicio de operación de la porción No.2 del sistema.

Contrato TC- CD-001-20155 suscrito con Organización Terpel S.A. cuyo objeto es el suministro de Gas Natural comprimido vehicular con destino a la flota del SITM de pasajeros.

Durante la vigencia 2017 Transcaribe operador pagó como remuneración de prestación de servicios los siguientes valores:

SERVICIOS/OPERADOR	TRANSCARIBE OPERADOR
C/gena Complementaria	\$ 7,371,834,853
COMBUSTIBLE	\$ 872,311,128
MANTENIMIENTO	\$ 601,178,339
TOTALES	\$ 8,845,324,320

Según análisis realizado con liquidación de KM comerciales y vacíos pagados desde enero hasta agosto de 2017 y los costos asociados a la operación No.2 se pudo determinar lo siguiente:

- Transcaribe como operador de la porción No.2 del sistema recibe como pago por kilometro recorrido un valor de \$4.993,89 para vehículos tipología buseton.
- Transcaribe como operador de la porción No.2 del sistema, incluyendo los costos por mantenimiento (busscar), Combustible (terpel) y Cartagena Complementaria paga un valor por kilómetro recorrido de \$12.419,18 lo cual excede en un 60% del pago recibido por este concepto. Según cuadro anexo:

COSTOS ASOCIADOS A LA PORCION No.2 A AGOSTO DE 2017

SERVICIO	VALOR PAGADO	TOTAL KM	VALOR KM
C/gena Complementaria	\$ 5,830,030,494		
COMBUSTIBLE	\$ 472,706,557		
MANTENIMIENTO	\$ 601,178,339		
TOTALES	\$ 6,903,915,390	555,871.87	\$ 12,419.98

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

B. Contrato N°. CP-003 de 2015, suscrito con Cartagena Complementaria y Social.

El objeto contractual es prestar el servicio de operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de operador directo del Sistema.

Transcaribe en su rol de Operador del SITM, como primer componente de la operación, tiene la obligación de:

- (i) realizar la provisión de conductores, control y logística, programación, administrativo, vigilancia, aseo y demás personal necesario para la prestación del servicio de Transporte;
- (ii) los equipos y herramientas necesarias para la logística y operación interna del patio Portal,
- (iii) suministro y seguimiento de llantas y el control Operacional en oficinas y campo y la operación de las rutas que corresponden a la porción No. 2 y
- (iv)todo aquello que se considere necesario para la operación de la flota de Transcaribe Operador en aras de la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se requieran para la operación troncal, auxiliar, de alimentación y servicios complementarios de TRANSCARIBE, además de la Operación, logística interna y mantenimiento de los patios y talleres y el seguimiento ambiental a la flota de vehículos y al patio taller.

Según clausula 7 del contrato, Cartagena y complementaria y social S.A.S ha recibido como remuneración durante la vigencia 2017 la suma de \$7,371,834,855.00 distribuidos en valor fijo mensual y variable en función de la cantidad de kilómetros recorridos según tipología tal como sigue:

VALOR FIJO

MES	VALOR
FEBRERO	\$747,900,179
MARZO	\$747,900,179
ABRIL	\$761,318,013
MAYO	\$761,318,013
JUNIO	\$761,318,013
JULIO	\$761,318,013
AGOSTO	\$770,902,179
SEPTIEMBRE	\$770,902,179
OCTUBRE	\$770,902,179
TOTAL	\$6,853,778,947

VALOR VARIABLE

MES	KM TOTAL	COSTO MES
ENERO	515.9	480803.32
FEBRERO	28978.9	26168692.43
MARZO	84718.75	78955334.44
ABRIL	83737.82	78041136.11
TOTAL	197951.37	\$183,645,966.30
MAYO	2051.2	82330043.41
JUNIO	1889.96	76561484.62
JULIO	1988.02	82868833.9
AGOSTO	2391.82	92649579.46
TOTAL	8321	\$334,409,941.39

Fuente: Transcribe S.A.

➤ HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 14

De acuerdo a los estudios previos, para determinar el valor estimado del contrato se tuvo en consideración los costos del personal requerido para el funcionamiento de la empresa por concepto de operación y logística, los gastos causados por consumos de energía, agua, aseo, telefonía y comunicaciones y otros costos

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

correspondientes a la vigilancia de los vehículos, la capacitación de los conductores, la dotación del personal, las pólizas todo riesgo (tomadas a favor del operador con la finalidad de cubrir todos los daños que puedan generar perjuicios a los equipos y maquinarias) y los sistemas de información.

Actualmente para la prestación del servicio el contratista cuenta con 30 busetones del pedido No.1, tienen vinculados 69 personas entre personal operativo y administrativo.

Según oficio 1751 del 1 de diciembre de 2017 informan que como aún no han sido entregadas por parte de Transcribe la infraestructura correspondiente a patio portal no han realizado gastos de mantenimiento, de instalaciones y no disponen de servicios públicos, cabe resaltar que a SOTRAMAC se le cancela un monto del 20% de energía y 17% de del servicio de agua potable.

Debido a que los pedidos de la flota de la porción No.2 no se ha realizado según las fechas inicialmente definidas, el contratista no ha incurrido en varios de los costos contemplados, tales como el requerimiento de personal (actualmente tiene contratado el 25 % de lo contemplado en los estudios previos y capacitación de personal), gastos por consumo de servicios públicos y mantenimiento locativas (no entrega de infraestructura de patio portal), gastos asociados a lo logística operativa (lavado y limpieza de la flota, suministro de llantas de los autobuses, suministro de llantas, pólizas todo riesgo. Al contratista se le ha reconocido la porción fija mensual desde el inicio de prestación de servicios, sin tener en cuenta que ésta no ha incurrido en los costos fijos de operación por la no incorporación de la flota.

Por otra parte, comparando los costos operacionales de Cartagena Complementaria y social SAS con los diferentes concesionarios de operación (Sotramac, Transambiental) la comisión auditora observó unos gastos por honorarios de Cartagena complementaria por \$1.563.610.000, los cuales no son justificables teniendo en cuenta que el contratante no tiene el personal completo, operan con 30 vehículos, no realizan el mantenimiento de la misma según lo descrito en párrafos precedentes.

Ratifica lo afirmado en el párrafo anterior que mediante informe de estado del contrato de prestación de servicios de operación para la porción N° 2 del sistema Transcribe N° TC-CP-003-2015 de fecha 6 de diciembre de 2.017, el señor FREDY M. SARMIENTO CASTAÑEDA, Director de operaciones de Transcribe

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

afirma que “ actualmente se está realizando una modificación al contrato con el propósito de balancear económicamente el contrato debido a que, dado que no fue posible la entrega de los vehículos patrones por parte de Transcaribe en la fecha que se tenía contemplada, el contratista no debe realizar varias de las inversiones que se tenían contempladas, por lo tanto, se debe ajustar la remuneración del contratista. Para este cambio se ha realizado un ajuste al modelo financiero del contrato para realizar una propuesta al contratista que se discuta en pro del equilibrio del contrato”.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 15**

El concesionario tiene la obligación contractual de pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares en tanto los bienes de uso público y obra de infraestructura se encuentran excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles, en los términos señalados en la Ley 1607 de 2012. Estas obligaciones contractuales relacionadas con las aéreas correspondientes de patios y talleres las debe asumir TRANSCARIBE S.A., porque el contratista CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL S.A hasta la fecha, no ha recibido las instalaciones de patios y talleres. Muy a pesar de haberse iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2.015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2.016 del SITM respectivamente.

C. Contrato N°. 006 de 2015 suscrito con BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S

El objeto del presente contrato es la prestación del servicio de mantenimiento completo y mejoras de la flota de vehículos tipología busetón de la porción no. 2 de operación a cargo de TRANSCARIBE S.A. en la condición de operador del SITM, en los términos y condiciones, y con las limitaciones previstas en las especificaciones técnicas exigidas por TRANSCARIBE S.A. y de acuerdo con la oferta presentada por EL CONTRATISTA, las cuales hacen parte integral del presente contrato.

Valor del contrato

El valor estimado del presente contrato de prestación de servicios de Mantenimiento es de CINCO MIL CIENTO TREINTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y UN MIL PESOS M/CTE (\$5.135.361.000) ...

Nota:

Es cierto que Transcribe como operador inicia operación con vehículos tipo busetón, pero se tiene presupuestado el ingreso de otros tipos de buses para esta concesión así:

Pedido 1.	49 padrones
	30 busetones
Pedido 2	35 padrones
Pedido 3	110 busetones

Lo que se puede observar es que (i) Transcribe operador no tuvo en cuenta el "posible" ingreso de los vehículos tipo padrón, para la firma del mencionado contrato (*debía firmar otro contrato para el mantenimiento de los padrones o hacer adiciones?*) (ii) el valor del contrato es alto para solo realizar el mantenimiento de los 30 busetones del pedido 1, teniendo en cuenta que no realiza mantenimiento de llantas ni lavado de los buses ya que esto es obligación de Cartagena Complementaria y no se compadece con las obligaciones de mantenimiento de los buses de los concesionarios SOTRAMAC y TRANSAMBIENTAL.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVA SIN INCIDENCIA No. 16**

Con oficio 1574 del 4 de diciembre de 2017, Transcribe hace traslado de numerosos requerimientos hechos a Busscar, con el fin de que cumplan con las obligaciones propias del mantenimiento de buses.

En informe de supervisión de contrato de mayo 26 de 2017, se describe que "*el contratista ha incumplido; a lo largo del mes de mayo de 2017, (...) debido a las anteriores razones expuestas, hasta la fecha no se ha realizado ningún pago por concepto de mantenimiento, hasta que no se termine de evaluar en detalle el incumplimiento de los compromisos en mantenimiento...*" no se entiende por qué

si existen dichos incumplimientos no se ha hecho efectivas las multas correspondientes.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 17**

En informe de supervisión de contrato de diciembre 6 de 2017, se nota que copiaron los mismos ítems de incumplimiento, de lo que podemos concluir que (i) están incumpliendo con lo mismo, o (ii) no se ha hecho una nueva supervisión con el fin de verificar si estos incumplimientos persisten o fueron superados.

En el año 2017, se realizaron dos pagos a BUSSCAR por mantenimiento correctivo por valor de \$ 601.178.339 m/c.

No se han impuesto multas a BUSSCAR por los reiterados incumplimientos, ni se han iniciado los procesos necesarios con el fin de que se puedan imponer dichas multas. Adicional a esto, la comisión auditora considera que este tipo de fallas han generado servicios deficientes y posibles moras en la puesta en marcha de los buses, así como el impacto negativo en la vida útil de los busetones de la concesión No. 2.

D. Contrato de concesión N° SA-MC-007 de 2.014 suscrito con TRANSAMBIENTAL SAS

El Objeto del este contrato es otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 3 que consiste en la Operación hasta doscientos doce (212) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. LOS MENCIONADOS VEHÍCULOS ESTARÁN DISTRIBUIDOS ASÍ: OCHENTA Y NUEVE (89) VEHÍCULOS PADRONES Y CIENTO VEINTITRÉS (123) VEHÍCULOS BUSETONES.

La Concesión otorgará el permiso de operación al CONCESIONARIO para la prestación del servicio de transporte público urbano masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

requieran para la operación troncal, de alimentación, auxiliar y complementaria del Sistema Transcaribe.

Con **TRANSAMBIENTAL S.A.S**, fueron suscritos ocho (8) otrosíes se analizaron cada uno de ellos y se resalta los hechos más relevantes:

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 18**

No se hace evaluación de los niveles de servicio, porque verificada la información no hay descuentos a los concesionarios, Con oficio 1651 de 13 de diciembre de 2017 Transcaribe responde respecto de este punto, que (...) *no se ha realizado hasta la fecha por parte de la Dirección de Operaciones del Sistema, al considerar que no se venían dando las condiciones ideales propicias para tal fin (...)*.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 19**

Como se ha tratado en todos los contratos los concesionarios no han suscrito el acta de recibido de las áreas de patio portal, sin embargo está siendo usada y Transcaribe solo hasta el mes de diciembre inicio gestiones para realizar la firma del acta soporte de la entregada de dichas áreas, por tanto, se incumplen las cláusulas 7.2.2 a 7.2.6., se nota con preocupación que solo con acta firmada de fecha 12 de enero de 2018 (según oficio 090) Transcaribe entrega de manera formal el área correspondiente de patio y taller portal.

De igual forma, como no se ha realizado dicha entrega no se cumple con la cláusula 7.3 y ss.

OTROSÍ #2 del 2 de septiembre de 2015

Se inicia el proceso de imposición de multa a TRANSAMBIENTAL por no hacer el respectivo aporte al FUDO, pero como quedó estipulado que sería SOTRAMAC quien debía escoger la fiduciaria y este no lo ha hecho, no hay forma de hacer dicho aporte.

Lo cual contradice lo estipulado en el contrato de SOTRAMAC donde enuncia que dicha fiduciaria debía ser seleccionada por los tres operadores; adicionalmente,

con el fin que se hiciera un seguimiento transparente al manejo de los ingresos del sistema, la fiduciaria debió ser seleccionada por TRANSCARIBE como ente gestor.

OTROSÍ #3 del 16 de septiembre de 2015

Adiciona dos párrafos a la cláusula 24 del contrato así:

"CLÁUSULA 24. TARIFA AL USUARIO

El ajuste de la Tarifa al Usuario se realizará el 1 de enero de cada año, teniendo en cuenta las especialidades señaladas más adelante en esta cláusula con respecto a la fijación de tarifas previo a la Fase III, y a partir del cálculo de los Egresos Teóricos del Sistema y los viajes que constituyeron pago en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con la siguiente formulación:

[...]

PARÁGRAFO I. Para mitigar el riesgo de tarifa, es obligación de TRANSCARIBE remitir una comunicación en septiembre de año anterior a aquel en que se debe hacer el aumento de tarifa al Usuario, informando a la Alcaldía y a la Secretaria de Hacienda del Distrito, el incremento de la Tarifa Técnica acumulado desde el año inmediatamente anterior hasta septiembre y el incremento de la Tarifa Técnica estimado hasta diciembre de ese año, al igual que el incremento sugerido en la Tarifa al Usuario, según la fórmula incluida en la presente cláusula.

*En esa misma comunicación, TRANSCARIBE calculará e informará a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito **el valor total estimado de afectación de los ingresos del Sistema en el evento en que no se ajuste la Tarifa al Usuario de acuerdo o en función del resultado arrojado en la presente cláusula, de forma tal que tanto la Alcaldía como la Secretaria de Hacienda tengan certeza sobre el valor que el Distrito debería apropiar presupuestalmente y desembolsar***

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

al patrimonio autónomo del Sistema, mensualmente durante el siguiente año (en alícuotas iguales) como compensación, en caso de no incrementar la Tarifa al Usuario. (negritas y subrayado nuestras)

PARÁGRAFO 2. Sin perjuicio de lo anterior, para efectos de cubrir el riesgo previsible asumido por TRANSCARIBE relacionado con el incumplimiento del Distrito en el ajuste de la tarifa en los términos previstos en esta cláusula, de acuerdo con lo señalado en el Anexo No. 5 - Matriz de Riesgos, TRANSCARIBE, una vez se materialice el riesgo de variación de las tarifas, deberá, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la materialización del riesgo de variación de las tarifas, dar inicio a todas las acciones tendientes a exigir el cumplimiento, por parte del Distrito y los demás firmantes, del Acuerdo de Respaldo contenido en el Anexo No. 8 del pliego de condiciones en lo que se refiere al ajuste de la Tarifa al Usuario.

El ajuste a la tarifa al usuario visto de esta forma se asimila a una obligación para la Alcaldía y la Secretaria de Hacienda, porque de no ser aprobado el ajuste serán estos los que asuman dichos costos a manera de compensación

Igualmente, modifica la cláusula 25 ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO. En el evento en que se apruebe por TRANSCARIBE S.A. o por el Distrito, o por cualquier otra autoridad competente para el efecto, una modalidad que, entre otras, involucre un subsidio o tarifa diferencial, que implique un menor ingreso del que se obtendría con la aplicación como Tarifa al Usuario de una tarifa igual a la Tarifa Técnica de Operación, la autoridad que autorice la tarifa diferencial asumirá el riesgo de dicho ingreso inferior compensando directamente al Sistema por un valor equivalente a la diferencia obtenida entre la Tarifa al Usuario y la que se habría obtenido aplicando la Tarifa Técnica de Operación en los casos en que dicho valor no haya sido oportunamente apropiado y entregado por la autoridad que autorice la tarifa diferencial y no pueda obtenerse del Fondo de Tarifa Subsidiada del Sistema.

Acta adicional. Se firma el acta el 17 de noviembre de 2017. La cual fue firmada para modificar el ingreso de la flota, toda vez que (i) hay retrasos por parte de

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

buscar en la construcción de los buses y (ii) hay retrasos en la entrega del portal y de las estaciones.

Ingreso de la flota de manera progresiva por parte de TRANSAMBIENTAL

1. 11 NOV A 26 NOV DE 2015
1 BUSETON
2. 27 NOV A 20 DIC 2015
1 BUSETON
1 PADRÓN
3. 20 DIC A 26 DE DIC 2015
1 PADRON
6 BUSETONES
4. 27 DIC 2015 A 29 DE ENERO 2016
18 PADRON
14 BUSETONES

OTROSÍ #4 del 23 de diciembre de 2015

1. En este otrosí enuncia las circunstancias por las cuales BUSSCAR se ha demorado en la entrega de los buses.
2. Igualmente, modificaron la cláusula 14, en lo que tiene que ver con la etapa pedagógica, pasando de 30 días a 78 días

OTROSÍ #5 del 29 de enero de 2016

Se modifica indicando que dentro de la etapa pedagógica si se pagara a los concesionarios el valor de lo kilómetros recorridos este pago será desde el 15 de febrero hasta que se termine la etapa pedagógica. De acuerdo al oficio TC-DO-07.01-0091-2.018 del 22 de enero de 2.018, el sujeto de control informa que no se ha efectuado ningún pago a los operadores como remuneración durante la etapa de operación pedagógica aunque existe la obligación.

- Igualmente, modificaron la cláusula 14, en lo que tiene que ver con la etapa pedagógica, pasando de 78 días a 93 días.

- Adicionalmente dice que la entrada de la flota será de manera escalonada desde el 15 de febrero así 57 padrones y 14 busetones para TRANSAMBIENTAL y para la etapa regular debe contar con 60 padrones y 39 busetones

OTROSÍ #6 del 10 de julio de 2017.

El concesionario ha solicitado en varias oportunidades el pago de los recursos del VEFU, TRANSCARIBE S.A., manifestó las razones por las cuales no puede realizar dicho desembolso, por tal motivo se debe hacer un cambio de la (...) *CLÁUSULA de remuneración del VEFU en tanto se debe ajustar a la realidad de desembolso de recursos para el Fondo de Operadores, bajo el entendido que ni los CONCESIONARIOS, ni TRANSCARIBE S.A. en su rol de Operador, han dispuesto los recursos del Fondo de Operadores y los contratos de concesión prevén la posibilidad de ajustarlo en la medida en que el Sistema requiera esos recursos (...).* Modifica el aporte de cada concesionario al FUDO y modifica los porcentajes de participación del VEFU.

Entendiendo que el VEFU es el instrumento de remuneración del aporte al FUDO, comprendido por el aporte al Fondo de Operadores y al Fondo de Desvinculación y Desintegración en los términos previstos en el contrato, corresponde revisar la fórmula de cálculo del VEFU para viabilizar su modificación de manera que se honre el compromiso de repago del aporte al Fondo de Desintegración, en la proporción que corresponde, reconociendo la ausencia de aporte al Fondo de Operadores.

7. En cuanto al IEFU, mientras no se realicen aportes con destino al "Fondo de Operadores", este debe ajustarse de la siguiente forma:

	%APORTE	FUDO	FD	FO	IEFU	IEFU SIN APORTE FO
SOTRAMAC	37.72%	100.700	90.100	100.600	142.500	127.500
TRANSCARIBE OP	3.67 %	84.400	75.500	8.900	119.400	106.809
TRANSAMBIENTAL	30.61 %	81.700	73.100	8.600	115.600	103.432
TOTAL	100 %	266.800	238.700	28.100	377.500	337.741

El otrosí modifica la clausula 10 -*SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL*

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES – Manifestado que verificada por TRANSCARIBE la ocurrencia de la condición uno (Que la TT sea superior a la TU + TFET durante 4 semanas continuas.), los CONCESIONARIOS deberán ser notificados con el objeto de que procedan a la consecución de los aportes que deberán realizar.

OTROSÍ #7 del 08 de noviembre de 2017

Modifica la clausula 64. Proceso de desvinculación dejando como fecha de la fase intermedia hasta el 30 de noviembre de 2017

OTROSÍ #8 del 29 de noviembre de 2017

En este otrosí se enlistan las causas que dieron origen a la ampliación de la operación pedagógica

(i) Ausencia de disponibilidad plena de la flota por causas identificadas por BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S., proveedor de los concesionarios de operación, que determinaron el ingreso progresivo al Sistema y no como estaba previsto, toda la flota al inicio de la etapa de pedagogía.

Nota: esta mora afectó de manera considerable la puesta en marcha del sistema, porque las especificaciones técnicas fueron conocidas por BUSSCAR desde la firma del contrato, así que, no se explica la mora, pudiéndose proveer con antelación y realizar acciones para mitigar el retraso.

(ii) Desembolso tardío de recursos por parte de los concesionarios de operación para cumplir el componente de desvinculación y desintegración, dada la reticencia del sector financiero a disponer recursos para Sistemas de Transporte Masivo por el precedente de otras ciudades.

(iii) Rezago en la implementación de la porción de operación #2 a cargo de TRANSCARIBE S.A. que fue viabilizada como prestación directa del servicio a cargo del Ente Gestor.

(iv) Demora en la puesta a punto de las estaciones ubicadas a lo largo del corredor troncal de la Avenida Pedro de Heredia, dado el deterioro de la infraestructura por el paso del tiempo sin operación del SITM

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

En esta causal es evidente la Ineficacia por parte de TRANSCARIBE ente gestor al permitir el deterioro y no realizar planes preventivos en las estaciones

(v) Demora en la implementación de los equipos de recaudo,

(vi) Demora en la entrega del patio portal como consecuencia, de acuerdo con lo señalado por el Concesionario del Patio Portal, de ausencia de disponibilidad de recursos para realizar el pago de la infraestructura de acuerdo con lo previsto en el Documento CONPES de 2014.

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

El otrosí enuncia que *considerando que lo hechos que han dado lugar a la ausencia de implementación del Sistema Transcaribe se entienden superados, en punto a los aspectos que dependen de terceros, las partes han fijado un esquema de descuentos automáticos por mora en el cumplimiento de las nuevas fechas que se pactan en este modificatorio para el ingreso de la flota y cumplimiento de los desembolsos al FUDO, bajo el entendido que una nueva mora relacionada con estos dos componentes, tiene la potencialidad de afectar de manera grave la prestación del servicio, bajo el entendido de la necesidad de cobertura que tiene el SITM en la ciudad de Cartagena.* (Subrayado nuestro)

Bajo ese escenario se viabiliza el archivo de los procedimientos de imposición de multa que han sido abiertos recientemente.

CLÁUSULA 1.- Modificar la CLÁUSULA 10. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES,

En este otrosí se modifican las fechas así:

Desembolsos para desintegración Fase Intermedia y Fase 3

MES	DESINTEGRACIÓN
Desembolso #3 - Dividido en dos momentos así:	19.29 %
(i) Desembolso 3.1 hasta el 29 de diciembre de 20170	50% del porcentaje asignado para el desembolso # 3 (19.29%) esto es, 9.645%
(ii) Desembolso 3.2 hasta el 31 de marzo de 2018	50% del porcentaje asignado para el desembolso # 3 (19.29%) esto es, 9.645%
Desembolso #4 hasta el 30 de junio de 2018	19.29 %
Desembolso #5 hasta el mes +9 desde el inicio de la fase	19.28 %
TOTAL	100%

También en el otrosí quedó como nota que “en el evento que los desembolsos #3 y #4 no se cumplan dentro el límite temporal máximo fijado en este documento para cada uno de ellos, el CONCESIONARIO faculta a Transcribe S.A. para realizar el descuento automático por el valor equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por cada día de atraso en la realización del desembolso de los recursos al FUDO, en las fechas previstas en este otrosí ...)

CONTRATO DE CONCESIÓN N° TC-LPN-004 DE 2.014 SUSCRITO CON SOTRAMAC S.A.S.

Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 1 para la Operación de hasta doscientos veintidós (222) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares prevista en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC - LPN - 004 de 2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato.

Dicha Concesión otorgará el permiso de operación al CONCESIONARIO para la

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

prestación del servicio de transporte público urbano masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se requieran para la operación troncal de alimentación, auxiliar y complementaria del Sistema Transcaribe.

Con SOTRAMAC S.A.S, fueron suscritos 13 otrosíes se analizaron cada uno de ellos y se resalta los hechos más relevantes:

- Los otrosíes 1 al 2 únicamente modificaron los plazos para acreditar el cierre financiero sin modificar la fecha de inicio de la operación pedagógica.
- El otrosí 4 modifica el apéndice N° 6 relacionado con el tema del combustible y precisas aspectos necesarios para la selección del proveedor del gas y las adecuaciones técnicas necesarias a implementar en el patio portal.
- El otrosí 5 modifica el numeral 3. Proceso de desvinculación y desintegración física del apéndice 13 – protocolo para el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo de Cartagena, dicho proceso estará regulado y supervisado por un comité fiduciario que está conformado por: tres (3) funcionarios de TRANSCARIBE S.A., un (1) representante de cada concesionario, un (1) representante de TRANSCARIBE S.A., responsable de la operación de la porción N° 2, dos (2) funcionarios del DATT, dos (2) delegados de la fiducia, un (1) representante de la SIJIN; a este comité pueden asistir en calidad de invitados, sin voto, un (1) de los propietarios y un representante de las empresas chatarrizadoras. La función principal de dicho comité es evaluar el estado de ejecución del proceso de desvinculación y desintegración física, así como el pago a favor de los propietarios. Con las modificaciones contenidas en este otrosí, se deja sin efecto el procedimiento de imposición de multa establecido en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2.011.
- Con el otrosí 6 del contrato cuyo objeto consistió en modificar la cláusula 10 del contrato de concesión con la inclusión del parágrafo 2 y 3 en el sentido de acordar que El CONCESIONARIO podrá compensar los desembolsos al FUDO, con el valor que debe reconocerse a los propietarios de los vehículos del TPC que fueron vinculados a la propuesta y se acreditaron como parte del cierre financiero. se pretendió hacer más eficiente el

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

proceso de aporte de recursos al FUDO en su primera fase, por parte de los operadores de vehículos del sistema de TRANSCARIBE S.A.; sin afectar de ninguna manera el proceso de desvinculación y desintegración de vehículos de transporte público colectivo; pasando el primer aporte del 21.07% del total de los recursos destinados a la desintegración por parte de los concesionarios 1 y 3, que representaban \$34.386 millones a 10%, de los aportes que estaría ingresando al patrimonio autónomo que representan un valor de \$16.320 millones por parte de las Concesiones 1 y 3 del sistema; de acuerdo a esta modificación con estos recursos se podrá dar inicio a un proceso que duraría seis (6) meses, con la seguridad que en el mes +4 y en el +6 (contados a partir del cierre financiero) ingresarán al patrimonio autónomo los recursos restantes para completar el primer aporte de recursos destinados a desintegración al FUDO sin afectar el proceso de desintegración".

Con las modificaciones contenidas en este otrosí, se deja sin efecto el procedimiento de imposición de multa establecido en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2.011.

- El otrosí 7 modificó el procedimiento de toma de posesión previsto en la cláusula 116 del contrato de concesión que prevé la posibilidad que tanto el acreedor como el garante del CONCESIONARIO tomen posesión del Contrato previa autorización de TRANSCARIBE S.A. ante la terminación del Contrato de Concesión; por lo cual, mediante el OTROSÍ se establecieron las reglas para precisar dicho procedimiento de toma de posesión tanto por los acreedores como por los garantes. Con el fin de ajustar el contrato de concesión a las consideraciones presentadas por la FDN, en los aspectos específicos que resultan viables de cara a la estructuración original de las concesiones. Este otrosí modifica el inciso primero, el parágrafo 1 e incluir dos párrafos adicionales a la CLÁUSULA 24 - T A R I F A AL USUARIO, del Contrato de Concesión, con el objeto de precisar cuándo debe realizarse el incremento anual de la Tarifa al Usuario, así como el procedimiento que seguirá TRANSCARIBE para tal efecto, el ajuste de la Tarifa al Usuario se realizará el 1 de enero de cada año. Para mitigar el riesgo de tarifa, es obligación de TRANSCARIBE remitir una comunicación en septiembre del año anterior a aquél en que se debe hacer el aumento de Tarifa al Usuario, informando a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito, el incremento de la Tarifa Técnica acumulado desde el año

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

inmediatamente anterior hasta septiembre y el incremento de la Tarifa Técnica estimado hasta diciembre de ese año, al igual que el incremento sugerido en la Tarifa al Usuario, TRANSCARIBE calculará e informará a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito el valor total estimado de afectación de los ingresos del Sistema en el evento en que no se ajuste la Tarifa al Usuario de acuerdo o en función del resultado arrojado en la presente cláusula, de forma tal que tanto la Alcaldía como la Secretaría de Hacienda tengan certeza sobre el valor que el Distrito debería apropiarse presupuestalmente y desembolsar al patrimonio autónomo del Sistema, mensualmente durante el siguiente año (en alícuotas iguales) como compensación, en caso de no incrementar la Tarifa al Usuario. El Distrito se comprometió respetar la estructura tarifaria de carácter técnico convencionalmente establecida para el Sistema en los contratos de concesión que van a ser suscritos, y abstenerse de establecer para el Sistema tarifas que se encuentren por debajo del valor que corresponda a la determinación técnica de tarifa al usuario; En caso en que el Distrito llegare a establecer una tarifa al usuario, que modifique la estructura tarifaria de carácter técnico contractualmente convenida con los concesionarios, en detrimento de los ingresos del Sistema, debidamente demostrado y justificado, compensará a Transcaribe mediante la apropiación presupuestal de la suma necesaria para mantener el nivel de ingresos que se hubiere obtenido por la aplicación de la tarifa técnica contractualmente convenida para el Sistema. Este otrosí también modifica el numeral 25.9 de la cláusula 25-ALTERNATIVAS PARA LA IMPLIMENTACION DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO del contrato de concesión, con el objeto de precisar quién debe disponer los recursos en el evento de disponer tarifas diferenciales al sistema y se establece que en caso que se apruebe por TRANSCARIBE S. A. o por el Distrito, o por cualquier otra autoridad competente para el efecto, una modalidad que, entre otros, involucre un subsidio o tarifa diferencial, que implique un menor ingreso del que se obtendría con la aplicación como Tarifa al Usuario de una tarifa igual a la Tarifa Técnico de Operación, la autoridad que autorice la tarifa diferencial asumirá el riesgo de dicho ingreso inferior compensando directamente al Sistema por un valor equivalente a la diferencia obtenida entre la Tarifa al Usuario y lo que se habría obtenido aplicando la Tarifa Técnico de Operación en los casos en que dicho valor no haya sido oportunamente apropiado y entregado por la autoridad que autorice la tarifa diferencial y no pueda obtenerse del Fondo

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

de Tarifa Subsidiado del Sistema; TRANSCARIBE S.A. se abstendrá de implementar cualquier subsidio o tarifa diferencial hasta que en el Fondo de la Tarifa Subsidiado del Sistema haya disponibilidad de recursos por un valor equivalente al valor total de los ingresos estimados que dejará de percibir el Sistema con ocasión de los mencionados subsidios o tarifas diferenciales. La modificación se regirá por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Ley 1474 de 2011, así como en sus disposiciones reglamentarias, las demás normas que regulan la materia y las estipulaciones contenidas en las siguientes cláusulas.

- El otrosí 8 estableció modificar la CLÁUSULA 116 - AUTORIZACIÓN DE LA TOMA DE POSESIÓN POR EL GARANTE O EL ACREEDOR del Contrato de Concesión, en el sentido de precisar las condiciones de la toma de posesión, La toma de posesión del proyecto sólo podrá ser ejercida por prestamistas que se encuentren debidamente registrado ante TRANSCARIBE S.A., registro que se entenderá realizado con el solo envío de la comunicación suscrita conjuntamente por el prestamista y el CONCESIONARIO. La notificación de TRANSCARIBE S.A. a los prestamistas se hará mediante el envío de una notificación a los representantes registrados de los prestamistas, registro que se encuentra en TRANSCARIBE S.A. Cuando existan varios prestamistas, los derechos que la presente cláusula se conceden a su favor serán ejercidos respetando las mayorías y demás condiciones que dichos prestamistas hayan establecido en un acuerdo entre ellos. Las condiciones relativas a dichas mayorías serán remitidas por los prestamistas a TRANSCARIBE S.A. para que obre en el expediente del contrato de concesión. En todo caso, las partes declaran que la actividad de los prestamistas durante la toma de posesión se limita a la búsqueda de un CONCESIONARIO de reemplazo que, previsiblemente y en el saber y entender de los prestamistas, cumpla con las condiciones para asumir la calidad del CONCESIONARIO de conformidad con el presente contrato de concesión. La toma de posesión por el garante deberá ser previamente aprobada por TRANSCARIBE S.A., una vez no se complete de manera exitosa la toma de posesión parcial o total por los prestamistas, de manera expresa y escrita. La autorización sólo tendrá lugar cuando se cumplan las condiciones previstas en el presente contrato de concesión para su procedencia y siempre que el garante del cumplimiento del contrato que tomare posesión de la concesión, le garantice a TRANSCARIBE S.A. la adecuada ejecución del presente

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

contrato de concesión, durante el cual tendrá la calidad de CONCESIONARIO.

- En el otrosí 9, se precisa la redacción de dicho procedimiento de toma de posesión con el fin de dejar claros los términos de la toma de posesión del prestamista mediante la compra indirecta de las acciones del concesionario porque por un error en el uso de las herramientas de Word por parte del CONCESIONARIO SOTRAMAC y sus Asesores externos se omitió la impresión de parte del texto de la cláusula 116. La modificación se registró por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Ley 1474 de 2011. así como en sus disposiciones reglamentarias. las demás normas que regulan la materia y las estipulaciones contenidas en las siguientes Cláusulas.
- En el otrosí 10 se modifica la CLÁUSULA 10- SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES del contrato de concesión en el sentido de ampliar el plazo para el segundo desembolso de recursos al FUDO para la Fase 1 y Fase 2. Los desembolsos se deben realizar de acuerdo a la siguiente tabla, el plazo de los desembolsos solicitados no puede ser superior al indicado en la misma, los desembolsos requeridos no pueden ser inferiores al porcentaje indicado: Desembolsos para desintegración Fase 1 y Fase 2:

Numero de desembolsos %Desintegración	Mes	% de desintegración
Desembolso # 1	+ 1*	21.07%
Desembolso # 2	15 de febrero de 2016 y 21.07% en todo caso hasta el 31 de marzo de 20 16 de acuerdo con la condición que se incluye**	21.07%
Desembolso # 3	+19*	19.29%

* Mes desde cierre financiero del concesionario

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

** La fecha prevista para el 15 de febrero de 2016 coincide con aquella en la cual TRANSCARIBE S.A. espera realizar el desembolso de los recursos al FUDO respecto de la proporción que le corresponde.

El otrosí en comento, modificó la CLÁUSULA 14- PLAZO DEL CONTRATO en el sentido de ampliar el plazo de la etapa de operación pedagógica en función de la disponibilidad de flota para la prestación del servicio bajo las condiciones de socialización del SITM, también modificó los numerales 2. 1.1. SOLICITUD DE FLOTA PARA LA ETAPA PEDAGÓGICA y 2. 1.2. SOLICITUD DE FLOTA PARA LA ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR del numeral 2. FASES DE INCORPORACIÓN DE FLOTA del APÉNDICE 9 - PROTOCOLO DE SOLICITUD DE INCORPORACIÓN DE FLOTA del contrato de concesión, en el sentido de precisar que la flota hará ingreso progresivo en función del despacho de vehículos que hace el proveedor del CONCESIONARIO y la disponibilidad de infraestructura del SITM. Por último se modifica parcialmente el literal a) del subnumeral 1 del numeral 3 - PROCESO DE DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA del Apéndice 13 - PROTOCOLO PARA EL PROCESO DE DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE CARTAGENA DE INDIAS y modificó parcialmente lo cuarta viñeta del numeral 2.5, y el numeral 2.8.4 . del subnumeral 2 - PROCESO DE DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA DE LOS VEHÍCULOS del numeral 3 - PROCESO DE DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA del Apéndice 13 – PROTOCOLO PARA EL PROCESO DE DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE CARTAGENA DE INDIAS.

- Con la suscripción de este Otrosí No. 10, el CONCESIONARIO renuncia a intentar cualquier reclamación por el efecto económico que pueda suponer la extensión de la etapa de operación pedagógica de acuerdo con lo pactado en este documento, así por el efecto que se derive para la implementación del Sistema el inicio de la operación regular con el número de vehículos que progresivamente están disponibles para la prestación del servicio. De igual forma, con la suscripción del presente Otrosí No. 10, TRANSCARIBE declara que no se genera efecto adverso para TRANSCARIBE relacionado con las nuevas condiciones bajo las cuales se realizarán las inversiones por parte del CONCESIONARIO y con los demás acuerdos establecidos en el presente documento.

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Las modificaciones incluidas, al contrato, con este otrosí se regirán por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Ley 1474 de 2011.

- Con el otrosí 11 se modifica la **CLÁUSULA 14 - PLAZO DEL CONTRATO**, y (ii) la definición contenida en la **CLAUSULA 1.1. ETAPA DE OPERACIÓN PEDAGÓGICA** en el sentido de ampliar el plazo de la etapa de operación pedagógica en función de la disponibilidad de flota y de la infraestructura, para la prestación del servicio bajo las condiciones de socialización del SITM: y, de acordar que el **CONCESIONARIO** si recibirá ingresos *por el periodo de etapa pedagógica comprendido entre el día 15 de febrero de 2016 y hasta el fin de la etapa pedagógica. El plazo del contrato de concesión se definió de acuerdo con los estudios realizados en el informe financiero contenido en el ANEXO 4 el estudio previo. De acuerdo con los parámetros definidos en el documento mencionado, se concluyó que el plazo del contrato será indeterminado, pero determinable según el término en el que se agoten las etapas del SITM. Aunque el pago al concesionario de la remuneración en la etapa pedagógica no se ha hecho efectivo si existe la obligación contractual de cancelarla.*
- Con la suscripción de este Otrosí No. 11 el **CONCESIONARIO** renuncia a intentar cualquier reclamación por el efecto económico que pueda suponer la extensión de la etapa de operación pedagógica hasta el 14 de febrero de 2016, de acuerdo con lo pactado en este documento, así como por el efecto que se derive para la implementación del Sistema el inicio de la operación regular con el número de vehículos que progresivamente están disponibles para la prestación del servicio. De igual forma, con la suscripción del presente Otrosí No. 11, **TRANSCARIBE** declara que se genera efecto adverso para **TRANSCARIBE** relacionado con las nuevas condiciones bajo las cuales se realizarán las inversiones por parte del **CONCESIONARIO** y demás acuerdos establecidos en el presente documento.
- En el otrosí No. 12 se modifica la **CLÁUSULA 10. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO E DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES** en el sentido de precisar los aportes al Fondo de los operadores. Teniendo en cuenta las siguientes consideraciones: a- Que esta modificación supone el ajuste de la **CLÁUSULA** de remuneración del VEFU en tanto se debe ajustar a la

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

realidad de desembolso de recursos para el Fondo de Operadores, bajo el entendido que ni los CONCESIONARIOS, ni Transcribe S.A. en su rol de Operador, han dispuesto los recursos del Fondo de Operadores y los contratos de concesión prevén la posibilidad de ajustarlo en la medida en que el Sistema requiera esos recursos, b-Que los desembolsos al FUDO no se han realizado en los términos pactados en los contratos de concesión, por diversas razones, c-Que, a pesar de hacer desembolso parcial de los recursos al FUDO, no hay título actual para el uso pleno de los recursos generados por concepto del VEFU sin una modificación contractual que así lo viabilice. Como quiera que aquél remunera de manera plena todo el aporte al FUDO realizado en los términos contractuales, sin que se encuentre regulado en los contratos de concesión un pago parcial del VEFU en función del aporte igualmente parcial al FUDO de manera que la remuneración se cumpla de acuerdo a como ha ocurrido en la realidad material la ejecución contractual respecto de ese componente. Teniendo en cuenta lo anterior las partes han decidido suscribir el presente Otrosí con el fin de modificar los aportes al FUDO en punto al Fondo de Operadores para viabilizar la remuneración del VEFU de cara a la obtención del ingreso esperado por el Fondo Unificado de Desintegración y Operación.

El informe inicial recomendaba reducir la participación por pasaje (VEFU), utilizado para remunerar los aportes al FUDO realizado por cada concesionario

En caso que los concesionarios no realicen la totalidad de los aportes al FUDO, **se deberá ajustar el IEFU esperado, lo que hará que este se alcance en menor tiempo, liberando la tarifa técnica de dicha participación VEFU.** Los contratos de operación establecen, que una vez se remunere al concesionario el valor IEFU, " los recursos del VEFU serán destinados a los concesionarios de operación y se acumularán junto con el VEK para el cálculo de IEDO", acelerando el tiempo en el que logra alcanzar el "ingreso Esperado de la Operación" IEDO.

- El otrosí 13 modifica la CLÁUSULA 64. PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCRIBE, modificada por el Otrosí No. 1. Teniendo en cuenta las siguientes consideraciones : a- Que el inicio de lo Operación Pedagógica para los contratos de operación del SITM se produjo el día 11 de noviembre de 2015, con implementación progresiva en función

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

de la disponibilidad de la flota y de la infraestructura de acuerdo con el "ACTA DE ACUERDO IMPLEMENTACIÓN OPERACIÓN PEDAGÓGICA", y culminó el 26 de marzo de 2016, de acuerdo con el otrosí correspondiente que amplió la fecha, así:

- De noviembre hasta el 26 de noviembre de 2015: 1 busetón
- De noviembre al 20 de diciembre: 1 buseton y 1 padrón
- De diciembre al 26 de diciembre de 2015: 6 busetones y 1 padrón
- De diciembre del 2015- 19 de enero de 2016: 14 busetones y 18 padrones
- De enero del 2016 a 30 de enero de 2016: 14 busetones y 61 padrones
- Del 30 enero de 2016 a 18 de febrero de 2016: 39 busetones y 61 padrones

"CLÁUSULA 64 PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE"

FASE INTERMEDIA:

(...)

Plazo: hasta el 30 de noviembre de 2017.

En la cláusula 50 del contrato suscrito entre TRANSCAIBE S.A. y los concesionarios en los numerales 50.4 y 50.5 se establece puntualmente las obligaciones relacionadas con la infraestructura y soportes: numeral 50.4 " es obligación del concesionario recibir la infraestructura de soportes en las condiciones en que TRANSCARIBE S.A. la entregue de acuerdo con lo estipulado en el apéndice 6 patios y talleres, e implementar en el patio taller patio, a su costo y bajo su responsabilidad, la funcionalidad de las aéreas previstas suministrando e instalando los equipos de dotación, para soporte técnico y demás necesidades de la infraestructura de soporte, conforme al apéndice antes mencionado relacionado con patios y talleres. Y el numeral 50.5 establece la obligación del concesionario. Una vez le sea asignada la infraestructura de soporte, recibirla en las condiciones en que TRANSCARIBE S.A. la entregue, e implementar, a su costo y bajo su responsabilidad, la funcionalidad de las aéreas previstas suministrando e instalando los equipos de dotación para soporte técnico

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

y demás necesidades de la infraestructura de soporte, conforme al apéndice 6 patios y talleres.

El concesionario tiene la obligación contractual de pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares en tanto los bienes de uso público y obra de infraestructura se encuentran excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles, en los términos señalados en la Ley 1607 de 2012. Estas obligaciones contractuales relacionadas con las aéreas correspondientes de patios y talleres las debe asumir TRANSCARIBE S.A., porque solo hasta el quince (15) de enero del 2.018, SOTRAMAC S.A.S. recibió las instalaciones de patios y talleres el quince (15) del mismo mes y año. Muy a pesar de haberse iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2.015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2.016 del SITM respectivamente.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 20**

Los gastos operacionales durante la vigencia 2.017, de TRANSCARIBE OPERADOR, asciende a un monto de \$ 8.845.324.320, estos gastos operacionales incluye los pagos realizados a CARTAGENA COMPLEMENTARIA S.A.S., el pago de combustible a TERPEL y los pagos realizados a BUSSCAR por el mantenimiento de la flota asignada al operador de la porción 2. Ver cuadro N° 3. Durante la misma vigencia Transcaribe Operador recibió solamente \$4.188.793.220 por concepto de kilómetros recorridos; presentándose una diferencia de \$4.656.531.100, valor este que debe asumir el Distrito de Cartagena.

Como se puede evidenciar al asumir TRANSCARIBE OPERADOR, la operación de la porción 2 del SITM, le cuesta al Distrito \$ 4.656.531.100, recursos que deben ser apalancados financieramente con el presupuesto del Distrito de Cartagena.

La flota en servicio de cada operador es la siguiente:

CONCESIONARIO/TIPOLOGIA VEHICULO			
SOTRAMAC S.A.S.	TRANSAMBIENTAL S.A.S.		TRANSCARIBE OPERADOR
22 articulados	61 padrones	39 busetones	30 busetones

COSTOS OPERACIONALES VIGENCIA 2017			
SERVICIOS/OPERADOR	TRANSCARIBE OPERADOR	SOTRAMAC ASEP- 17	TRANSAMBIENTAL A NOV-17
gastos administrativo y operacionales	\$ 7.371.834.853	\$ 2.561.484.454	\$ 8.326.378.916
COMBUSTIBLE	\$ 872.311.128	\$ 1.341.693.680	\$ 4.932.980.885
MANTENIMIENTO	\$ 601.178.339	\$ 724.302.741	\$ 2.924.986.450
TOTALES	\$ 8.845.324.320	\$ 4.627.480.875	\$ 16.184.346.251

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA No. 21**

De otra parte, revisados los contratos con los concesionarios (SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL Y COLCARD), se pudo evidenciar que traen inmersa la necesidad y obligatoriedad de constituir unos fondos con ingresos y destinación específica, los cuales se describen a continuación:

FONDO	INGRESOS	DESTINACION
FONDO GENERAL - FG	<ul style="list-style-type: none"> Alimentada de manera permanente y continua por los recursos recaudados 	<ul style="list-style-type: none"> Cancelar los egresos operacionales del sistema
FONDO DE CONTINGENCIA - FC	<ul style="list-style-type: none"> Residuos del sistema resultantes de la diferencia entre ingresos y egresos 	<ul style="list-style-type: none"> Absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa usuario Permitir diferir el incremento de la tarifa usuario Catástrofes que afecten al sistema o alguno de sus componentes y que represente riesgos para la continuidad de la prestación del servicio

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

CONTRALORIA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

FONDO DE MANTENIMIENTO Y EXPANSION DEL SISTEMA – FMES	<ul style="list-style-type: none"> Valores acumulados del FPNU con una vigencia superior de 12 meses 	<ul style="list-style-type: none"> Acumular recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten su uso, mantenimiento y desarrollo del sistema
FONDO DE PASAJES NO UTILIZADOS – FPNU	<ul style="list-style-type: none"> Acumular el valor de los pasajes vendidos no utilizados o validados 	<ul style="list-style-type: none"> Valor enviado al FMES cuando exista una vigencia superior de 12 meses
FONDO DE NIVELES DE SERVICIO – FSLA	<ul style="list-style-type: none"> Acumular recursos provenientes de la liquidaciones de los concesionarios 	<ul style="list-style-type: none"> Incentivar una mejora en el nivel de servicio prestado al sistema, estos recursos serán trasladados al FC
FONDO DE INGRESOS DE MEDIOS DE PAGO - FIMP	<ul style="list-style-type: none"> Acumular recursos permanentes provenientes de la venta de medios de pago 	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la oportuna compra y reposición de los medios de pago necesarios
FONDO DE RESPALDO PARA VIAJES A CRÉDITO - FREVIC	<ul style="list-style-type: none"> Recursos provenientes de la venta del lote inicial del medio de pago Rendimientos semanales del FPNU 	<ul style="list-style-type: none"> Respaldar el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras, y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externos.
FONDO DE TARIFA SUBSIDIARIA DEL SISTEMA - FTSS	<ul style="list-style-type: none"> Recursos provenientes de los diferentes entes estatales o privados 	<ul style="list-style-type: none"> Subsidiar la tarifa al usuario a sectores específicos de la población tales como estudiantes, discapacitados y adultos mayores.
FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y OPERADORES – FUDO	<ul style="list-style-type: none"> Aportes hechos por SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL y Transcaribe operador. 	<p>Tiene dos compartimentos:</p> <p>(i) desintegración: Es para repagar el aporte inicial al Fondo Unificado en el momento en que se alcance el IEFU, se usará para pagar la desintegración física del TPC</p> <p>(ii) Operadores: recursos que están destinados exclusivamente a cubrir faltantes que se puedan presentar en un periodo de pago, calculados como la eventual diferencia entre el pago teórico y el pago real</p>

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
 contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Los fondos se encuentran constituidos en los contratos pero no han sido habilitados. De acuerdo al oficio 1532 de 28 de noviembre de 2017 Transcribe informa que se encuentra en estructuración un otrosí para que los concesionarios “...emitan las observaciones pertinentes y proceder a la firma del mismo. Hasta tanto, ninguno de los fondos se encuentra habilitado, los recursos permanecen sin distribuir en el fondo general del sistema”. Lo anterior nos permite colegir que:

En la operación del sistema que lleva más de un año (12 meses) no se ha evidenciado si existen recursos por pasajes no utilizados ni validados, lo que de conformidad con los contratos serían recursos trasladados al FMES, que permitirían contar con recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten su uso, mantenimiento y desarrollo del sistema.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA No. 22**

No existe evaluación de los niveles de servicio, por tal motivo, no hay ingresos con destinación al FSLA, esto afecta de manera grave porque dichos recursos y rendimientos serán destinados al Fondo de Contingencias FC, al no haber dicha transferencia de aportes se ve afectada la tarifa usuario por: a)- Por no permitir absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa usuario, b)- No permite diferir el incremento de la tarifa usuario y c)- no permite mitigar Catástrofes que afecten al sistema o alguno de sus componentes y que represente riesgos para la continuidad de la prestación del servicio.

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA No. 23**

El FONDO DE RESPALDO PARA VIAJES A CRÉDITO (FREVI), que es el fondo que respalda el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras, y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externos, tampoco ha sido habilitado muy a pesar de haberse realizado la venta del primer lote de medios de pagos, la constitución de este fondo permitiría dinamizar el sistema porque arreglaría y aumentaría la demanda del sistema teniendo en cuenta la deficiencia de puntos de venta externa; .

➤ **HALLAZGO ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA No. 24**

Respecto del Fondo de Operadores, los aportes deberán hacerse dentro de los 15 días calendario siguientes a que Transcaribe S.A. lo requiera, una vez verificada la ocurrencia de las siguientes dos condiciones:

- Que la TT sea superior a la TU+ TFET durante cuatro semanas continuas.
- Que en cualquier semana del año el saldo disponible en el Fondo de Contingencias sea inferior al 80% de los Egresos Teóricos del Sistema, de esa misma semana.

La constitución de este fondo lograría que se cubriera la obligación que tiene Transcaribe con los concesionarios por la diferencia entre egresos e ingresos, dichos aportes no se han realizado a la fecha, aun cuando se ha cumplido la primera condición, lo que denota una falla en la gestión de Transcaribe ente gestor

Sin embargo, la comisión auditora observó que los fondos según lo estipulado en el contrato están bien estructurados, no afectaría la remuneración a los concesionarios, ni tendrían que realizar inversión adicional, pero sí afecta el fin por el cual fue constituido, el servicio del usuario (ventas a crédito), subsidio a tarifas diferenciales, y como tal al mismo sistema, como contingencias con la estructura de la tarifa al usuario.

Además en la liquidación de pagos se observa traslado del fondo de contingencias a la bolsa del sistema en la semana 1, 3, 4, 6, 7,8 por un monto total de **\$305.533.988**, si no están habilitados por qué se hacían los traslados.

Los concesionarios y contratistas tienen la obligación contractual de pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de entrega de los bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares en tanto los bienes de uso público y obra de infraestructura se encuentran excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles, en los términos señalados en la Ley 1607 de 2012. Estas obligaciones contractuales relacionadas

“CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO”

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

con las áreas correspondientes de patios y talleres las debe asumir TRANSCARIBE S.A., porque la entrega y recibo de las áreas correspondientes no se hizo efectiva de acuerdo a lo señalado en los contratos. Muy a pesar de haberse iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2.015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2.016 del SITM respectivamente. Hasta la fecha el concesionario Colcard y el contratista Cartagena Complementaria y social no han suscrito el acta de entrega y recibo de las áreas correspondientes.

NIVELES DE SERVICIO

Como se mencionó en la valoración hecha a cada uno de los contratos, en la actualidad Transcaribe ente gestor no está evaluando los NIVELES DE SERVICIO, incumpliendo una obligación contractual, porque durante casi dos años de operación se debió implementar dicho aspecto, más aun cuando esto está estructurado desde la etapa precontractual en el apéndice 7 - METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DEL NIVEL DE SERVICIO DEL CONCESIONARIO DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE- el que en su contenido establece (...)

"La operación del Sistema Transcaribe deberá cumplir con los estándares de calidad y eficiencia definidos por TRANSCARIBE S.A. La valoración correspondiente al nivel de la prestación del servicio de los Concesionarios de Operación de Transporte, se realizará mediante la evaluación del Desempeño medido mensualmente.

En el evento de no poseer información sobre los indicadores de nivel de servicio, ya sea por fallasen los equipos para la toma de información, por falta de pruebas o por cualquier otra razón atribuible a TRANSCARIBE S.A., se le asignará una calificación al Concesionario de Operación de Transporte, de cero (0) faltas (Calificación óptima) en el indicador de desempeño respectivo, o en el porcentaje de desempeño final.

*El Concesionario de Operación de Transporte tendrá un **período de prueba de Dos (2) meses** durante los cuales solamente se realizará la evaluación de la prestación del servicio meramente informativa. Para efectos de la liquidación de los ingresos del Concesionario de Operación de Transporte se asumirá cumplido el servicio en un cien por ciento (100%) durante este periodo de tiempo, que servirá además para que TRANSCARIBE S.A. realice los ajustes necesarios al presente anexo".(negritas y subrayados nuestros)*

En este apéndice se encuentran tablas que determinan la calificación en cuanto a (i) Niveles de servicio (en esta tabla se describen los descuentos), (ii) Índices de

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

Desempeño (Estado de los Vehículos, Operacional, Retrasos, Comportamiento del Conductor y Ambiental), (iii) niveles de falta (niveles de falta (grave, moderada y leve), (iv) Lista de Fallas del Estado de los Vehículos (No encendido, apagado o daño del acondicionador de aire, Inicio de la operación del Vehículo sucio o en malas condiciones de apariencia, entre otros), (v) Listado de Fallas Operacionales (Sobrepaso en la velocidad del Vehículo en operación por encima del nivel permisible establecido en el código nacional de tránsito y transporte, entre otros), (vi) Listado de Fallas del Comportamiento del Conductor (Maltrato verbal o físico hacia los pasajeros, entre otros).

Es de conocimiento público que el sistema Transcaribe ha presentado falencias en la operación como fallas de aire acondicionado, limpieza de buses, exceso de velocidad y agresiones por parte de conductores; aunque algunas de estas fallas son comunicadas de manera informal por los ciudadanos en las redes sociales, es obligación de Transcaribe como ente gestor hacer un seguimiento a las "quejas" en comento, sin embargo, como se mencionó anteriormente la evaluación de los niveles de servicio no se ha implementado, lo que permite a los operadores seguir incumpliendo con la obligaciones propias de la calidad de la prestación del servicio.

MULTAS

Aunque en cada contrato se pactó una cláusula de multas el cual a la letra dice:

"TRANSCARIBE S.A. verificará el cumplimiento de la totalidad de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades exigibles al CONCESIONARIO en virtud de lo dispuesto en el presente contrato. Si el CONCESIONARIO no cumple con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades que ha asumido y que le han sido asignados en el presente contrato, a partir de la fecha en que cada obligación se hace exigible, TRANSCARIBE S.A. podrá imponer multas correspondientes de acuerdo con lo previsto en el presente capítulo..."

De igual forma, enuncia que *"... TRANSCARIBE S.A. se reserva el derecho de imponer multas por el incumplimiento parcial o incumplimiento defectuoso de cualquier de las obligaciones del concesionario, para lo cual TRANSCARIBE S.A. determinará los montos y causales a través de resolución motivada"*

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

La comisión auditora observa que a la fecha solo se han impuesto dos multas a COLCARD (1. Con resolución 094 de 5 de julio de 2017 por valor \$15.552.558 y 2. Con resolución 095 del julio de 2017 por valor de \$12.852.448) pudiendo concluir que aunque existen causales para adelantar procesos para la imposición de otras multas por incumplimientos TRANSCARIBE como ente gestor opta por reservarse dicho "derecho" lo que redundará en un servicio de transporte con deficiencias y también afecta los ingresos y egresos de TRANSCARIBE S.A.

OBLIGACIONES MATERIA AMBIENTAL DE LOS CONCESIONARIOS Y CONTRATISTAS

Es una obligación contractual de los concesionarios y contratistas solicitar y tramitar de manera oportuna las licencias y permisos a que hubiere lugar y los que eventualmente sean necesarios para el desarrollo de las obras de adecuación, dotación e intervención de la infraestructura de soporte y del Patio y Taller entregado. Se obligan igualmente a solicitar y tramitar oportunamente las prórrogas y/o extensiones a las licencias o planes ambientales en forma tal que estos, estén siempre vigentes.

➤ HALLAZGO ADMINISTRATIVO SIN INCIDENCIA No. 25

Los Planes de Manejo Ambiental tienen como objeto brindar herramientas necesarias para el buen manejo de los elementos constituyentes del medio físico, biótico y social; durante el desarrollo de las actividades definidas en un proyecto.

Muy a pesar de existir una obligación contractual, en materia ambiental, de los concesionario y contratistas y haber iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2016 del SITM respectivamente se ha presentado incumplimiento por parte de ellos: 1- el operador de la porción N° 1 SOTRAMAC S.A.S, solo hasta el 1 de diciembre de 2.017, presentó a CARDIQUE el Plan de Manejo Ambiental y gestión social elaborado y debidamente aprobado por TRANSCARIBE S.A., 2- TRANSCARIBE S.A.-GESTOR envió al operador de la porción 2, TRANSCARIBE OPERADOR-CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL, sólo hasta el 29 de noviembre de 2017 el oficio TC-DT-O7.01-1542-2.017, para la aprobación diseño final plan de manejo ambiental y gestión social y 3- El operador de la porción N° 3, TRANSAMBIENTAL S.A.S, sólo hasta el 10 de Octubre de 2017, presentó a

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A-09 - CASA MORAIMA Tels. Móvil: 3013059287
contraloria@contraloriadecartagena.gov.co www.contraloriadecartagena.gov.co

CARDIQUE el Plan de Manejo Ambiental y gestión social elaborado y debidamente aprobado por TRANSCARIBE S.A..

RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron veinticinco (25) Hallazgos Administrativos, de los cuales dieciocho (18) son sin incidencias, dos (2) con presunta incidencia fiscal en cuantía de SETECIENTOS CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS MCTE. (\$704.882.755) y cinco (5) con presunta incidencia disciplinaria. Una vez estén en firme serán trasladados ante las autoridades competentes.

PLAN DE MEJORAMIENTO

La Entidad debe diseñar y presentar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias comunicadas, dentro de los Ocho (08) días siguientes al recibo del informe definitivo de acuerdo con lo previsto en la Resolución Reglamentaria N°104 del 10 de marzo de 2017.

El Plan de Mejoramiento presentado debe contener las acciones que se implementarán por parte de la entidad, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas por el equipo auditor, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo.

FREDDY QUINTERO MORALES

Contralor Distrital de Cartagena de Indias (E)

Proyectó/elaboró: Comisión Auditora
Revisó: Germán Alonso Hernández Osorio
Profesional Especializado
Coordinador SIMA
Revisó/Aprobó: Miguel Torres Marrugo
Director Técnico de Auditoría Fiscal

GLOSARIO

AIFU: Aportes iniciales al FUDO

BOLSA DEL SISTEMA: Es un fondo puente para hacer la distribución semanal de las participaciones de los agentes del sistema, por lo cual en cada distribución el saldo debe iniciar en cero (0) y terminar en cero (0).

FC: Fondo de contingencia

FIMP: Fondo de ingresos de medios de pago

FMES: Fondo de mantenimiento y expansión del sistema

FPNU: Fondo de pasajes no utilizados

FREVIC: Fondo de respaldo de viajes a crédito

FSLA: Fondo de niveles de servicio

FTSS: Fondo de tarifa subsidiaria del sistema

FUDO: Fondo Unificado de desintegración y Operadores

IEFU: Ingreso esperado del Fondo Unificado

TARIFA TÉCNICA: Es la tarifa que, dado un diseño operacional, busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público. Indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del sistema. Se calcula mediante la división de los egresos técnicos del sistema y los pasajes pagos para periodos equivalentes.

TARIFA USUARIO: Es el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

VEFU: Valor establecido para el FUDO

VEK: Valor establecido por kilometro

IP53. El grado de protección IP: que hace referencia a la norma internacional CEI60529 degrees of protection y que indica que el equipamiento eléctrico o electrónico debe estar protegido contra el polvo (el polvo podría entrar pero no debe comprometer el funcionamiento interno) y contra el rociado de agua (sin presión) cuando se inclina hasta un ángulo de 60 grados.

2. CUADRO DE TIPIFICACIÓN DE HALLAZGOS Vigencia 2016 - 2017

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR (en pesos)
1. ADMINISTRATIVOS	25	
2. ADMINISTRATIVOS SIN INCIDENCIAS	18	
3. DISCIPLINARIOS	5	
4. PENALES	--	
5. FISCALES	2	
• Obra Pública	--	
• Prestación de Servicios	--	
• Suministros	--	
• Convenios, Consultoría y Otros	2	\$704.882.755
• Gestión Ambiental	--	
• Estados Financieros	--	
TOTAL	25	\$704.882.755

Ingresos Transcribe Ente gestor tras firma Otro Si #6

PERIODO	No. Pasajes validados	Ingresos sistema	4%	5%	Diferencia	%
1 ene - 8 ene	463345	\$ 973,024,500	\$ 38,920,980	\$ 48,651,225	9730245	
9 ENE - 15 ENE	427777	\$ 898,331,700	\$ 35,933,268	\$ 44,916,585	8983317	
16 ENE - 22 ENE	467297	\$ 981,323,700	\$ 39,252,948	\$ 49,066,185	9813237	
23 ene- 29 ene	472913	\$ 993,117,300	\$ 39,724,692	\$ 49,655,865	9931173	
30 enero- 05feb	496023	\$ 1,041,648,300	\$ 41,665,932	\$ 52,082,415	10416483	
6-12feb	526218	\$ 1,105,057,800	\$ 44,202,312	\$ 55,252,890	11050578	
13-19feb	525880	\$ 1,104,348,000	\$ 44,173,920	\$ 55,217,400	11043480	
20-26feb	530589	\$ 1,114,236,900	\$ 44,569,476	\$ 55,711,845	11142369	
27feb-05mar	540379	\$ 1,134,795,900	\$ 45,391,836	\$ 56,739,795	11347959	
06-12mar	558121	\$ 1,172,054,100	\$ 46,882,164	\$ 58,602,705	11720541	
13-19mar	551459	\$ 1,158,063,900	\$ 46,322,556	\$ 57,903,195	11580639	
20-26mar	489025	\$ 1,026,952,500	\$ 41,078,100	\$ 51,347,625	10269525	
27mar-02abril	570110	\$ 1,197,231,000	\$ 47,889,240	\$ 59,861,550	11972310	
03-09abril	568395	\$ 1,193,629,500	\$ 47,745,180	\$ 59,681,475	11936295	
10-16abril	356196	\$ 748,011,600	\$ 29,920,464	\$ 37,400,580	7480116	
17-23abril	547852	\$ 1,150,489,200	\$ 46,019,568	\$ 57,524,460	11504892	
24-30abril	574904	\$ 1,207,298,400	\$ 48,291,936	\$ 60,364,920	12072984	
01-07may	503237	\$ 1,056,797,700	\$ 42,271,908	\$ 52,839,885	10567977	
08-14may	573910	\$ 1,205,211,000	\$ 48,208,440	\$ 60,260,550	12052110	
15-21may	554423	\$ 1,164,288,300	\$ 46,571,532	\$ 58,214,415	11642883	
22-28may	553727	\$ 1,162,826,700	\$ 46,513,068	\$ 58,141,335	11628267	
29may-04jun	495065	\$ 1,039,636,500	\$ 41,585,460	\$ 51,981,825	10396365	
05-11jun	522164	\$ 1,096,544,400	\$ 43,861,776	\$ 54,827,220	10965444	
12-18jun	510726	\$ 1,072,524,600	\$ 42,900,984	\$ 53,626,230	10725246	
19-25jun	457455	\$ 960,655,500	\$ 38,426,220	\$ 48,032,775	9606555	
26jun-02jul	468348	\$ 983,530,800	\$ 39,341,232	\$ 49,176,540	9835308	
03-09jul	465654	\$ 977,873,400	\$ 39,114,936	\$ 48,893,670	9778734	
10-16jul	514533	\$ 1,080,519,300	\$ 43,220,772	\$ 54,025,965	10805193	
17-23jul	459515	\$ 964,981,500	\$ 38,599,260	\$ 48,249,075	9649815	
24-30jul	545275	\$ 1,145,077,500	\$ 45,803,100	\$ 57,253,875	11450775	
31jul-06aug	566259	\$ 1,189,143,900	\$ 47,565,756	\$ 59,457,195	11891439	
07-13aug	518814	\$ 1,089,509,400	\$ 43,580,376	\$ 54,475,470	10895094	
14-20aug	574666	\$ 1,206,798,600	\$ 48,271,944	\$ 60,339,930	12067986	
21-27aug	515963	\$ 1,083,522,300	\$ 43,340,892	\$ 54,176,115	10835223	
28aug-03sep	570586	\$ 1,198,230,600	\$ 47,929,224	\$ 59,911,530	11982306	
04-10sep	596509	\$ 1,252,668,900	\$ 50,106,756	\$ 62,633,445	12526689	
11-17sep	582124	\$ 1,222,460,400	\$ 48,898,416	\$ 61,123,020	12224604	
18-24sep	583072	\$ 1,224,451,200	\$ 48,978,048	\$ 61,222,560	12244512	
25sep-01oct	569966	\$ 1,196,928,600	\$ 47,877,144	\$ 59,846,430	11969286	
02-08oct	567508	\$ 1,191,766,800	\$ 47,670,672	\$ 59,588,340	11917668	
09-15oct	576974	\$ 1,211,645,400	\$ 48,465,816	\$ 60,582,270	12116454	
16-22oct	499426	\$ 1,048,794,600	\$ 41,951,784	\$ 52,439,730	10487946	
23-29oct	571986	\$ 1,201,170,600	\$ 48,046,824	\$ 60,058,530	12011706	
30oct-05nov	593594	\$ 1,246,547,400	\$ 49,861,896	\$ 62,327,370	12465474	
06-12nov	368714	\$ 774,299,400	\$ 30,971,976	\$ 38,714,970	7742994	
13-19nov	487798	\$ 1,024,400,100	\$ 40,975,032	\$ 51,218,790	10243758	
20-26nov	596481	\$ 1,252,704,600	\$ 50,104,404	\$ 62,630,505	12526101	
27nov-03dec	566541	\$ 1,189,800,000	\$ 47,589,444	\$ 59,486,805	11897361	
04-10dec	505579	\$ 1,061,763,600	\$ 42,468,636	\$ 53,085,795	10617159	
11-17dec	588602	\$ 1,236,140,700	\$ 49,442,568	\$ 61,803,210	12360642	
TOTALES	26291677	\$ 55,212,828,600	\$ 2,208,500,868	\$ 2,760,626,085	\$ 552,125,217	-20%

10 - 16 Jul 2017	180,03	514533	0,0816	\$ 1.080.519.300	\$	-	\$	92.631.376	\$	88.170.375	\$	4.461.001	5,06%
17 - 23 Jul 2017	180,03	459515	0,0778	\$ 964.981.500	\$	-	\$	82.726.485	\$	75.075.561	\$	7.650.925	10,19%
24 - 30 Jul 2017	180,03	545275	0,0818	\$ 1.145.077.500	\$	-	\$	98.165.858	\$	93.667.340	\$	4.498.519	4,80%
31 Jul - 06 Ago 2017	180,03	566259	0,0842	\$ 1.189.143.900	\$	-	\$	101.943.608	\$	100.125.916	\$	1.817.691	1,82%
07 - 13 Ago 2017	180,03	518814	0,0842	\$ 1.089.509.400	\$	-	\$	93.402.084	\$	91.736.691	\$	1.665.393	1,82%
14 - 20 Ago 2017	180,03	574666	0,0845	\$ 1.206.798.600	\$	-	\$	103.457.120	\$	101.974.482	\$	1.482.638	1,45%
21 - 27 Ago 2017	180,03	515963	0,0843	\$ 1.083.522.300	\$	-	\$	92.888.819	\$	91.340.930	\$	1.547.889	1,69%
28 Aug - 03 Sep 2017	180,03	570586	0,0843	\$ 1.198.230.600	\$	-	\$	102.722.598	\$	101.010.840	\$	1.711.758	1,69%
04 - 10 Sep 2017	180,03	596509	0,0835	\$ 1.252.668.900	\$	-	\$	107.389.515	\$	104.597.853	\$	2.791.662	2,67%
11 - 17 Sep 2017	180,03	582124	0,0857	\$ 1.222.460.400	\$	-	\$	104.799.784	\$	104.764.856	\$	34.927	0,03%
18 - 24 Sep 2017	180,03	583072	0,0859	\$ 1.224.451.200	\$	-	\$	104.970.452	\$	105.180.358	\$	209.906	-0,20%
25 Sep - 01 Oct 2017	180,03	569966	0,0847	\$ 1.196.928.600	\$	-	\$	102.610.979	\$	101.379.852	\$	1.231.127	1,21%
02 - 08 Oct 2017	180,03	567508	0,0852	\$ 1.191.766.800	\$	-	\$	102.168.465	\$	101.538.531	\$	629.934	0,62%
09 - 15 Oct 2017	180,03	576974	0,0857	\$ 1.211.645.400	\$	-	\$	103.872.629	\$	103.838.011	\$	34.618	0,03%
16 - 22 Oct 2017	180,03	499426	0,0837	\$ 1.048.794.600	\$	-	\$	89.911.663	\$	87.784.108	\$	2.127.555	2,42%
23 - 29 Oct 2017	180,03	571986	0,0848	\$ 1.201.170.600	\$	-	\$	102.974.640	\$	101.859.267	\$	1.115.373	1,10%
30 Oct - 05 Nov 2017	180,03	593594	0,0881	\$ 1.246.547.400	\$	-	\$	106.864.728	\$	109.820.826	\$	2.956.098	-2,69%
06 - 12 Nov 2017	180,03	368714	0,0778	\$ 774.299.400	\$	-	\$	66.379.581	\$	60.240.493	\$	6.139.088	10,19%
13 - 19 Nov 2017	180,03	487798	0,0828	\$ 1.024.400.100	\$	-	\$	87.818.274	\$	84.820.328	\$	2.997.946	3,53%
20 - 26 Nov 2017	180,03	596481	0,0894	\$ 1.252.704.600	\$	-	\$	107.384.474	\$	111.991.791	\$	4.607.317	-4,11%
27 Nov - 03 Dic 2017	180,03	566541	0,0865	\$ 1.189.800.000	\$	-	\$	101.994.376	\$	102.917.700	\$	923.324	-0,90%
04 - 10 Dec 2017	180,03	505579	0,0848	\$ 1.061.763.600	\$	-	\$	91.019.387	\$	90.037.553	\$	981.834	1,09%
11 - 17 Dic 2017	180,03	588602	0,0846	\$ 1.236.140.700	\$	-	\$	105.966.018	\$	104.577.503	\$	1.388.515	1,33%
					\$		\$	4.733.290.610	\$	4.580.533.072	\$	152.757.538	3,33%

CONTRALORIA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS ANALISIS RESPUESTA ENTIDAD AL INFORME PRELIMINAR			
DIRECCIÓN TÉCNICA DE AUDITORÍA FISCAL SECTOR INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE			
COMISION AUDITORA GERMÁN ALONSO HERNÁNDEZ OSORIO-COORDINADOR FERNANDO BATISTA CASTILLO- LIDER GINNA ZAMBRANO ROJAS- AUDITORA ISADORA SALAS DIAZ-APOYO AUDITOR MANUEL ANDRES CASSIANI CAÑATE - APOYO AUDITOR			
ENTIDAD AUDITADA		SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO-TRANSCARIBE	
VIGENCIA		2017	
MODALIDAD DE AUDITORIA		ESPECIAL	
No	OBSERVACIÓN	RESPUESTA DE LA ENTIDAD	ANALISIS COMISION AUDITORA
01	Se evidencia un incumplimiento por parte de COLCARD en el punto 7.9 del contrato "Generar los reportes en tiempo real o basados en unidades de horas, minutos y también diarios, semanales, mensuales y anuales de las recaudaciones, las ventas, el tráfico, las alarmas técnicas, los datos relacionados con la seguridad, el fraude y los intentos de fraude, y cualquier inconsistencia que sea detectada en el sistema." Debido a que según visita técnica realizada el día 12 de diciembre de 2.017, se pudo observar que los reportes de las recaudaciones, ventas, tráfico, alarmas técnicas no se pueden observar en tiempo real y algunas unidades de tiempo no pueden ser obtenidas según lo explicito en la obligación y los reportes basados en los datos relacionados con la seguridad, el fraude y los intentos de fraude y cualquier inconsistencia que sea detectada en el sistema solo puede ser obtenido por TRANSCARIBE S.A. como ente Gestor del Sistema previa solicitud de la misma a COLCARD lo cual, a su vez es un incumplimiento de los puntos 9.2 y 10.9 del contrato que indican "Garantizar la integridad, veracidad y disponibilidad permanente y oportuna de la información de la Plataforma tecnológica de recaudo" e "Incorporar la red de información y el centro de gestión de la misma, que le permita a los agentes del SISTEMA TRANSCARIBE tener la información en línea que necesitan para la disponibilidad permanente y técnicamente adecuada a sus necesidades, en la forma, oportunidad y formato que le indique mediante escrito TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con el Anexo 2 de especificaciones técnicas" respectivamente.	Teniendo en cuenta lo manifestado por el ente de control sobre un incumplimiento por parte de Colcard en la Cláusula 7.9 del Contrato, una vez trasladada dicha observación al área de Operaciones, el Profesional especializado de recaudo manifestó que el Sistema de información de Recaudo – SIR – sí permite generar los reportes mencionados; las alarmas técnicas, los reportes de recaudos y ventas pueden generarse en tiempo real y en histórico a través de su usuario. Para corroborar esto se ingresó al SIR desde ese usuario (Cristian Cortés, Profesional Especializado de Recaudo de la Dirección de Operaciones) y se realizó un video, el cual se adjunta en medio magnético, que permite corroborar lo manifestado. Por lo anterior se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 1, sea excluida.	La Comisión Auditora valida la respuesta de la entidad, dando por aceptada la misma, dado que se pudo observar en el video y en una visita técnica realizada que el sistema de información de recaudo –SIR- si permite generar los reportes mencionados: Las alarmas técnicas, los reportes de recaudos y ventas pueden generarse en tiempo real y en histórico a través de su usuario. Por lo tanto, se desvirtúa la observación planteada.
02	Se evidencia un incumplimiento por parte de COLCARD en el literal (b) del punto 2.4 del Apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" que dice que "El sistema de recaudo debe ser capaz de identificar automáticamente los intentos de generación de transacciones fraudulentas y debe reportar dichos eventos al administrador. El sistema debe adicionalmente incluir en listas negras los dispositivos o Tarjetas que hayan intentado generar o hayan	Teniendo en cuenta lo manifestado por el ente de control sobre un incumplimiento por parte de Colcard en el literal (b) del punto 2.4 del Apéndice 2 "Especificaciones técnicas del Sistema integrado de recaudo de Transcaribe", una vez trasladada	La Comisión Auditora valida la respuesta de la entidad, dando por aceptada la misma, dado que se pudo observar en el video y en una visita técnica realizada que el sistema de información de recaudo –SIR- se pudo

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A - 09 – CASA MORAIMA - Móvil: 3013059287

	<p>generado transacciones fraudulentas. Las listas negras deben poder manejar hasta un 50% de los medios de pago emitidos, sin comprometer los tiempos de respuesta de las transacciones de validación." Debido a que según visita técnica realizada el día 12 de diciembre de 2.017, no se pudo verificar que efectivamente el sistema de información de recaudo sea capaz de identificar de manera automática los eventos mencionados, TRANSCARIBE como ente gestor del sistema tampoco tiene acceso directo a los datos de estos eventos, ni a las listas negras de tarjetas; lo cual también es un incumplimiento de los puntos 9.2 y 10.9 del contrato que dicen "Garantizar la integridad, veracidad y disponibilidad permanente y oportuna de la información de la Plataforma tecnológica de recaudo" e "Incorporar la red de información y el centro de gestión de la misma, que le permita a los agentes del SISTEMA TRANSCARIBE tener la información en línea que necesitan para la disponibilidad permanente y técnicamente adecuada a sus necesidades, en la forma, oportunidad y formato que le indique mediante escrito TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con el Anexo 2 de especificaciones técnicas" respectivamente.</p>	<p>dicha observación al área de Operaciones, el Profesional especializado de recaudo manifestó que el Sistema de información de Recaudo – SIR – sí está programado y configurado para leer Tarjetas inteligentes sin contactos "TISC" con llave autorizada. Manifiesta que cualquier otra TISC con llave diferente no las lee, por lo tanto, las posibilidades de fraude se reducen. Para corroborar esto se ilustra mediante un pantallazo, tomado desde el SIR, un reporte de tarjetas bloqueadas dentro de las cuales se identifica el día, la hora, el número y tipo de tarjeta el sistema bloqueó por distintas razones.</p>	<p>evidenciar que sí está programado y configurado para leer Tarjetas inteligentes sin contactos "TISC" con llave autorizada, que cualquier otra TISC con llave diferente no las lee, por lo tanto, las posibilidades de fraude se reducen. Por lo tanto, se desvirtúa la observación planteada.</p>
03	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 4.2.1 correspondiente al "Terminal de Consulta de Saldo" dice textualmente que "El Terminal de Consulta de Saldo es el Equipo de Recaudo que se encuentra en las Estaciones y Portales para darle información al Usuario sobre el saldo y vigencia de la Tarjeta de acuerdo con las Estructuras Tarifarias vigentes, y sobre las últimas transacciones realizadas de la última venta y última entrada." Y más específicamente el literal (b) del punto 4.2.1.1 detalla que "El Terminal de Consulta de Saldo debe estar localizado en las Estaciones y Portales del sistema, de tal manera que se pueda informar al Usuario sobre las últimas dos (2) transacciones realizadas, el saldo y vigencia de la Tarjeta de acuerdo con las estructuras tarifarias vigentes." Y en el literal (c) del mismo punto que "El Terminal de Consulta de Saldo debe tener una pantalla alfanumérica con tecnología LCD retro iluminada que permita al Usuario leer con facilidad la información almacenada en la Tarjeta.", y de conformidad con la cláusula 3 del contrato "Interpretación del contrato" que dice que "(...) harán parte del contrato y de sus anexos, para los efectos de su interpretación y alcance de derechos y obligaciones, el pliego de condiciones, sus anexos, apéndices, (...)" se puede constatar que a la fecha y teniendo en cuenta el cronograma del plan maestro de implementación las Estaciones y Portales del sistema no se encuentran instalados ni en operación dichos Terminales de Consulta, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte de concesionario.</p>	<p>La Dirección de Operaciones de Transcaribe S.A., a través de oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, los terminales de consultas de saldo.</p> <p>Conforme lo manifiesta el Profesional Especializado de Recaudo, Cristian Cortés, este es un tema que está para ser implementado en el primer semestre del año 2018.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 3, sea excluida, toda vez el Concesionario tiene un término para cumplir con la obligación contractual en os términos modificados por los Otrosies.</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo constatar que no se ha cumplido con la obligación contractual acerca de las "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 4.2.1 correspondiente al "Terminal de Consulta de Saldo" dice textualmente que "El Terminal de Consulta de Saldo es el Equipo de Recaudo que se encuentra en las Estaciones y Portales para darle información al Usuario sobre el saldo y vigencia de la Tarjeta de acuerdo con las Estructuras Tarifarias vigentes, y sobre las últimas transacciones realizadas de la última venta y última entrada." Solo se señala el oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los</p>

			<p>temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, los terminales de consultas de saldo. No se puede dar como un cumplimiento contractual de una obligación la intención de la implementación en los términos señalados en el oficio en comento sin existir un compromiso real del concesionario para dicha implementación. Por lo anterior, queda en firme la observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin alcance, el cual debe ser incluido en el Plan de Mejoramiento y establecer las acciones de mejoras, para eliminar la causa de la observación, con el fin de no seguir con el incumplimiento contractual.</p>
04	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcribe" en el punto 4.2.2 correspondiente a "Equipos de venta y Recarga de Tarjetas" dice textualmente que "Son los Equipos de Recaudo que serán atendidos por el Concesionario de Recaudo para realizar la venta y recarga de las Tarjetas en las Estaciones, Portales y Puntos de Venta Externos.", y más específicamente el punto 4.2.2.2 correspondiente a las "Características técnicas de los puntos de venta" en su literal (b) dice que "Los puntos de venta deben incorporar una pantalla LED o LCD visible para el usuario y un teclado alfanumérico para los equipos entaquillas." Y de conformidad con la cláusula 3 del contrato "Interpretación del contrato" que dice "(...) harán parte del contrato y de sus anexos, para los efectos de su interpretación y alcance de derechos y obligaciones, el pliego de condiciones, sus anexos, apéndices, (...)" se pudo evidenciar que a la fecha y teniendo en cuenta el cronograma del plan maestro de implementación los puntos de venta ubicados en las Estaciones y Portales del sistema no están instalados ni en operación dichas pantallas, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte de concesionario.</p>	<p>Teniendo en cuenta lo manifestado por el ente de control sobre un incumplimiento por parte de Colcard, una vez trasladada dicha observación al área de Operaciones, el Profesional especializado de recaudo manifestó que como aún no se ejecuta el Plan de pruebas del Sistema de recaudo en general, las especificaciones técnicas descritas no pueden ser aceptadas por Transcribe.</p> <p>Ahora bien, como a través de Informe de supervisión del 25 de septiembre de 2017 se puso de manifiesto un presunto incumplimiento por parte del Contratista en relación con el Plan de pruebas no se había ejecutado el Plan de pruebas, desde la Gerencia se envió el Oficio TC-DJ-07.01-1194-2017 del 27 de septiembre del 2017 dirigido al representante legal del Concesionario concediéndole un</p>	<p>Como viene señalado en el oficio TC-DJ-07.01-0050-2018 del 15 de enero de 2018 se notifica al Concesionario del inicio de procedimiento de imposición de multa por el atraso en el cumplimiento de la obligación a su cargo y teniendo en cuenta el informe de supervisión del 25 de septiembre de 2017 el supervisor del contrato puso de manifiesto un presunto incumplimiento por parte del contratista con relación al plan de pruebas, el cual no se había ejecutado. Lo anteriormente señalado, en la respuesta del sujeto de control, ratifica lo expresado por la comisión auditora en el sentido del cumplimiento de los numerales 4.2.2. y 4.2.2.2 del apéndice 2; dado que a la fecha y teniendo en cuenta el cronograma del plan maestro de implementación los puntos de</p>

		<p>término de 10 días para que se pronunciara respecto del contenido del mencionado informe. Con posterioridad y mediante oficio TC-DJ-07.01-0050-2018 del 15 de enero de 2018 se notifica al Concesionario del inicio de procedimiento de imposición de multa por el atraso en el cumplimiento de la obligación a su cargo.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 4, sea excluida.</p>	<p>venta ubicados en las Estaciones y Portales del sistema no están instalados ni en operación. Por lo anterior, queda en firme la observación constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance y debe establecerse las acciones de mejoras respectivas en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Organismo de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado..</p>
05	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.1 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Soporte a comunicaciones de voz por el mismo medio de comunicación de datos GPS a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego".</p>	<p>Hoy en día se encuentra en firme la Resolución No. 094 de 2017 mediante la cual, en el artículo quinto de la parte resolutoria, se le declaró el incumplimiento a Colcard por el no suministro de los equipos de comunicación a bordo de los autobuses. Se adjunta, en medio magnético, copia de la mencionada resolución.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 5, sea excluida.</p>	<p>En la respuesta dada por el Sujeto de Control al Informe Preliminar, la entidad señala de manera precisa que la Resolución No. 094 de 2017 mediante la cual, en el artículo quinto de la parte resolutoria, se le declaró el incumplimiento a Colcard por el no suministro de los equipos de comunicación a bordo de los autobuses se encuentra en firme. Esta respuesta reafirma lo evidenciado por la comisión auditora en el sentido del incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.1 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Soporte a comunicaciones de voz por el mismo medio de comunicación de datos GPS a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego". Por lo anterior, queda en firme la observación planteada constituyéndose</p>

			<p>en un Hallazgo Administrativo sin Alcance; y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no se siga con el incumplimiento presentado.</p>
06	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.1 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (g) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar automáticamente la próxima parada programada y mensajes pregrabados en la unidad lógica".</p>	<p>La Dirección de Operaciones de Transcaribe S.A., a través de oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, el Sistema de información al Usuario, del que hace parte los soportes con Display y parlantes para la información al pasajero.</p> <p>Conforme lo manifiesta el Profesional Especializado de Recaudo, Cristian Cortés, este es un tema que está para ser implementado en el primer semestre del año 2018.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 6, sea excluida, toda vez el Concesionario tiene un término para cumplir con la obligación contractual en los términos modificados por los Otrosíes.</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo constatar que no se ha cumplido con la obligación contractual acerca de las "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad, correspondiente "Equipo embarcado en Autobuses Troncales" el literal (g) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar automáticamente la próxima parada programada y mensajes pregrabados en la unidad lógica", numerales 5-6 y 5.6.1 del apéndice 2. Solo se señala el oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviado al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, el Sistema de información al usuario. No se puede dar como un cumplimiento contractual de una obligación la intención de la implementación en los términos señalados en el oficio en comento sin existir un compromiso real del concesionario para dicha implementación. Por lo anterior, queda en firme la observación planteada constituyéndose en un</p>

			Hallazgo Administrativo sin Alcance y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.
07	Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (i) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con " Soporte a comunicaciones de voz por elmismo medio de comunicación de datos a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego".	<p>Hoy en día se encuentra en firme la Resolución No. 094 de 2017 mediante la cual, en el artículo quinto de la parte resolutoria, se le declaró el incumplimiento a Colcard por el no suministro de los equipos de comunicación a bordo de los autobuses. Se adjunta, en medio magnético, copia de la mencionada resolución.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 7, sea excluida.</p>	La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, se pudo verificar que la entidad señala de manera precisa que la Resolución la No. 094 de 2017 mediante la cual, en el artículo quinto de la parte resolutoria, se le declaró el incumplimiento a Colcard por el no suministro de los equipos de comunicación a bordo de los autobuses se encuentra en firme. Esta respuesta reafirma lo evidenciado por la comisión auditora en el sentido del incumplimientos por parte del concesionario del numeral 5.6.2 correspondiente a " Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (i) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con " Soporte a comunicaciones de voz por elmismo medio de comunicación de datos a través de Infraestructura de comunicaciones con

			<p>cobertura plena del área de operación de acuerdo con los parámetros operativos establecidos en el pliego". Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
08	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar mensajes pregrabados en la unidad lógica".</p>	<p>La Dirección de Operaciones de Transcaribe S.A., a través de oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, el Sistema de información al Usuario, del que hace parte los soportes con Display y parlantes para la información al pasajero.</p> <p>Conforme lo manifiesta el Profesional Especializado de Recaudo, Cristian Cortés, este es un tema que está para ser implementado en el primer semestre del año 2018.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 8, sea excluida, toda vez el Concesionario tiene un término para cumplir con la obligación contractual en los términos modificados por los Otrosies.</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo verificar que no se ha cumplido con la obligación contractual acerca de las "Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 5.6 referente a la Arquitectura de la Solución del Control y Gestión de flota, define que dicha arquitectura del sistema se basa en ciertos componentes modulares o integrados en una sola unidad y de las cuales se pudo constatar que a la fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en el numeral 5.6.2 correspondiente a "Equipo embarcado en Autobuses Alimentadores y auxiliares" el literal (f) del mismo dice que en esta tipología de vehículo se debe contar con "Displays y parlantes para la información al pasajero con funcionalidad de anunciar mensajes pregrabados en la unidad lógica". Solo se señala el oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos el Sistema de información al Usuario, del que hace parte los soportes</p>

			<p>con Display y parlantes para la información al pasajero. No se puede dar como un cumplimiento contractual de una obligación la intención de la implementación en los términos señalados en el oficio en comento sin existir un compromiso real del concesionario para dicha implementación. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
09	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 6.2 correspondiente a "Estructura Tarifaria y Condiciones de Flexibilidad para Aplicaciones Adicionales a la de Transporte Masivo" el literal (a) del mismo establece que "Las Tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multiviaje y/o pases por periodo que llegase a definir TRANSCARIBE S.A. Igualmente debe permitir máximo cuatro (4) transbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, tanto virtuales (realizados sin transbordo directo en áreas o zonas pagas) como reales (realizadas directamente en áreas o zonas controladas pagas). (...) "Y a su vez también contempla que "(...) Las Tarjetas deben soportar como mínimo unas posibles Estructuras Tarifarias base que serán exigibles desde el primer momento de la Concesión (...)" dentro de las cuales se pudo evidenciar un incumplimiento contractual en las siguientes estructuras tarifarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viaje en grupo con la misma tarjeta, soportándose el viaje en grupos de hasta cuatro personas. • El medio de pago debe soportar la acumulación de transbordos en una misma tarjeta cuando esta sea usada para validar dos o más viajes consecutivos (viaje en grupo con la misma tarjeta), En este caso la validación en el transbordo debe ser consecutiva y dentro del límite de tiempo y correspondencia servicio-estación previamente establecidos por TRANSCARIBE S.A. 	<p>A la fecha, se encuentra en firme la Resolución No. 095 de 2017 mediante la cual, en los artículos primero y segundo de la parte resolutoria, se declaró el incumplimiento a Colcard por la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, y la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 personas. En aras de corroborar lo manifestado, se adjunta, en medio magnético, copia de la mencionada resolución.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 9, sea excluida.</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo verificar que se señala de manera precisa que la Resolución la No. 095 de 2017 mediante la cual, en los artículos primero y segundo de la parte resolutoria, se le declaró el incumplimiento a Colcard por la no habilitación del viaje a crédito para el usuario general, y la no habilitación del transbordo múltiple para máximo 4 personas. Esta respuesta reafirma lo evidenciado por la comisión auditora en el sentido del incumplimientos por parte del concesionario del literal (a) del punto 6.2 del apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" referente "Estructura Tarifaria y Condiciones de Flexibilidad para Aplicaciones Adicionales a la de Transporte Masivo"</p>

			<p>que establece que "Las Tarjetas deben soportar la estructura tarifaria de multiviaje y/o pases por periodo que llegase a definir TRANSCARIBE S.A. Igualmente debe permitir máximo cuatro (4) transbordos no pagos entre las diferentes rutas del sistema, estaciones y portales diferentes, tanto virtuales (realizados sin transbordo directo en áreas o zonas pagas) como reales (realizadas directamente en áreas o zonas controladas pagas). (...) ". Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
10	<p>Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el numeral 7.2.1 "Características Técnicas y Generales de los Paneles de Información al Usuario a ser instalados en Estaciones y Portales", deben existir en las Estaciones y Portales del sistema unos paneles que proyecten información al usuario los cuales a la fecha y según el cronograma del Plan Maestro de Implementación no están instalados ni en operación constituyéndose en un incumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario. Según el apéndice estos paneles deben tener entre otras las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Display mínimo: dos (2) filas, con tecnología LED's de color rojo de mínimo 24 caracteres por fila. • Altura del carácter: Mínimo 50 mm • Grado de Protección para polvo y agua: Que cumpla con la norma IP53 • Visibilidad: Al menos 30 metros con lámina antirreflejo de protección que permita visualizar el mensaje con luz de sol directa. 	<p>La Dirección de Operaciones de Transcaribe S.A., a través de oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos, el Sistema de información al Usuario, del que hace parte los soportes con Display y parlantes para la información al pasajero, entre otros.</p> <p>Conforme lo manifiesta el Profesional Especializado de Recaudo, Cristian Cortés, este es un tema que está para ser implementado en el primer semestre del año 2018.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo verificar que no se ha cumplido con la obligación contractual acerca de "Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 7.2.1 referente a las Características Técnicas y Generales de los Paneles de Información al Usuario a ser instalados en Estaciones y Portales, define que deben existir en las Estaciones y Portales del sistema unos paneles que proyecten información al usuario y se pudo constatar que a la</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Dimensiones de la pantalla (display): Mínimo 100 cm. de largo, 30 cm. de altura y una profundidad máxima de 20 cm. • Vida Media: Al menos 100.000 horas de funcionamiento. • Angulo de visión horizontal y vertical: Debe permitir al Usuario plena legibilidad que comprobará el Concesionario de Recaudo con una prueba en el periodo de pruebas de los Equipos de Recaudo. • Los Paneles de Información al Usuario deben estar dimensionados, diseñados y certificados para operar durante la vigencia de la concesión bajo las condiciones ambientales de humedad y salinidad características de la ciudad de Cartagena. • Centro de Envío de Mensajes: Debe contar con las herramientas de software y hardware destinadas al Centro de Control para que los Computadores de Estaciones reciban la información enviada desde el Centro de Control y la retransmitan mediante un aplicativo específico que el Concesionario del Recaudo debe proveer para tal fin, a los Paneles de Información para que esta información sea proyectada en los mismos. Este aplicativo debe permitir específicamente lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Desplegar los mensajes enviados desde el Centro de Control sea en tiempo real o según la periodicidad definida por TRANSCARIBE S.A. con anterioridad de días y horas. • En caso de no recibir información desde el Sistema de información y/o falla en la comunicación entre el Panel de Información y el sistema central, debe desplegar en los Paneles de Información de manera inmediata mensajes de tipo institucional y/o operacional predefinidos por TRANSCARIBE S.A. 	<p>administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 10, sea excluida, toda vez el Concesionario tiene un término para cumplir con la obligación contractual en los términos modificados por los Otrosíes.</p>	<p>fecha hay incumplimientos por parte del concesionario en dicho punto. Solo se señala el oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su implementación, incluyendo entre ellos los Paneles de Información al Usuario. No se puede dar como un cumplimiento contractual de una obligación la intención de la implementación en los términos señalados en el oficio en comento sin existir un compromiso real del concesionario para dicha implementación. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
<p>11 Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema Integrado de Recaudo de Transcaribe" en el punto 7.2.2 "Sistema de Información Web al Usuario" según el literal (a) "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un sistema de información básica al Usuario vía WEB, que le permita a los usuarios acceder y conocer las rutas, servicios, frecuencias, horarios, estadísticas generales del sistema, estado</p>	<p>La Dirección de Operaciones de Transcaribe S.A., a través de oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, hizo una relación de los temas pendientes para su</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, pudo verificar que no se ha cumplido con la obligación contractual acerca de las "Según el apéndice 2 "Especificaciones Técnicas del Sistema</p>

actual del sistema y demás información relevante derivada de la operación del sistema que TRANSCARIBE S.A. determine durante la vigencia de la operación. Este sistema debe ser accesado desde computadores genéricos provistos de aplicativos de navegación WEB normalmente encontrados en el mercado y desde Teléfonos Celulares provistos con funcionalidad de navegación vía WEB." Y en el literal (b) "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un Portal del Sistema TRANSCARIBE desde el cual los Usuarios del sistema podrán consultar el estado y saldo de su tarjeta, actualizado permanentemente con las transacciones realizadas como mínimo hasta 48 horas antes." Pudiéndose constatar que a la fecha solo se está dando cumplimiento de manera parcial al literal (a) de este punto del apéndice y que hay incumplimiento total del literal (b) del mismo.

Igualmente, se evidencia un incumplimiento en el numeral 7.22 el cual cita " El concesionario deberá preparar y presentar anualmente para aprobación de Transcaribe S.A. Plan estratégico de Mercadeo y Fidelización del usuario que estimule el uso reiterado de una tarjeta específica por parte de cada usuario ...), revisado el documento por parte de la comisión auditora se evidenció que éste no es adecuado como "plan de fidelización" ya que incluyen **los viajes a crédito y el multiviaje** y estos factores son parte de las obligaciones de COLCARD así que es correcto asumirlos en dicho plan.

implementación, incluyendo entre ellos, el Sistema de información al Usuario, del que hace parte el Portal Web.

Conforme lo manifiesta el Profesional Especializado de Recaudo, Cristian Cortés, este es un tema que está para ser implementado en el primer semestre del año 2018.

Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 11, sea excluida, toda vez el Concesionario tiene un término para cumplir con la obligación contractual en os términos modificados por los Otrosies.

Integrado de Recaudo de Transcaribe" el numeral 7.2.2 referente al Sistema de Información Web al Usuario, define el literal (a) que "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un sistema de información básica al Usuario vía WEB, que le permita a los usuarios acceder y conocer las rutas, servicios, frecuencias, horarios, estadísticas generales del sistema, estado actual del sistema y demás información relevante derivada de la operación del sistema que TRANSCARIBE S.A. determine durante la vigencia de la operación. Este sistema debe ser accesado desde computadores genéricos provistos de aplicativos de navegación WEB normalmente encontrados en el mercado y desde Teléfonos Celulares provistos con funcionalidad de navegación vía WEB." Y en el literal (b) que "El Concesionario de Recaudo debe implementar y mantener a su costo un Portal del Sistema TRANSCARIBE desde el cual los Usuarios del sistema podrán consultar el estado y saldo de su tarjeta, actualizado permanentemente con las transacciones realizadas como mínimo hasta 48 horas antes". Solo se señala el oficio TC-DO-07.01-1404-2017 del 31 de octubre de 2017 enviada al Concesionario de recaudo, donde se hizo una relación de los temas pendientes para su implementación,

			<p>incluyendo entre ellos el Sistema de Información al Usuario. No se puede dar como un cumplimiento contractual de una obligación la intención de la implementación en los términos señalados en el oficio en comento sin existir un compromiso real del concesionario para dicha implementación. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
12	<p>Suscrito el 30 de Septiembre de 2015.</p> <p>En cláusula sexta se acuerda modificar la Cláusula 45 del contrato correspondiente al ingreso de Transcribe S.A. como ente gestor del Sistema.</p> <p>En el contrato inicialmente suscrito los derechos de participación de Transcribe como ente gestor correspondían a un porcentaje equivalente al 5% del total de los recursos del fondo General.</p> <p>Con la modificación incluida, los ingresos de Transcribe S.A. en su condición de ente gestor del sistema percibirá a título de participación los beneficios económicos derivados de la explotación económica del sistema así:</p> <p>a) 0% (cero por ciento) de los recursos recibidos en el fondo general en el periodo I, durante el periodo comprendido entre el inicio de la operación y la ocurrencia de alguno de los siguientes dos eventos:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Se descarga de la tarifa técnica el pago correspondiente al concesionario de patio portal II. Se ha vinculado al sistema la totalidad de la flota de la fase 3, al haberse activado por el cumplimiento del 75% de la demanda referente. <p>b) 4% (Cuatro por ciento) del total de los recursos recibidos en el fondo general en el periodo I,</p>	<p>La estructuración del SITM adelantada en la vigencia 2013 estuvo determinada por la declaratoria de desierta de la licitación pública TC-LPN-003 de 20013, en atención a que los interesados en el proceso no presentaron propuesta bajo el argumento que el modelo financiero no cerraba por tener cargado a la tarifa del Sistema muchos componentes que aquella no podía o no tenía la potencialidad de soportar.</p> <p>En ese escenario, en esa licitación se introdujo una modificación sustancial que consistió en condicionar el porcentaje de participación del Ente Gestor a la efectiva exclusión del componente de infraestructura de la tarifa del Sistema. Así se incluyó en la propuesta de negocio que se licitó en esa oportunidad, en la CLÁUSULA de remuneración de los Concesionarios de Operación y en la que refiere al Ente Gestor</p>	<p>De acuerdo a la respuesta dada por Transcribe al Informe Preliminar, la modificación del 5% al 4% de la participación del ente gestor sobre la tarifa del SITM obedecía que no podía mantenerse la participación porcentual cuando se estructuraron las concesiones de operación cerca de 3 años después. Según las consideraciones que se tuvieron en cuenta para la suscripción del otro si No.6 obedecieron a los mayores costos que debió asumir el concesionario Colcard por el mayor tiempo empleado en la implementación del sistema teniendo en cuenta que el sistema iniciaría operaciones en noviembre de 2015 con la etapa pedagógica, casi 3 años después de haberse suscrito el contrato y que ocasionó los mayores costos expresados en el numeral 24. No se manifiesta de manera sustancial el motivo por el cual se modifica la cláusula 45 de participación de</p>

<p>desde el momento de ocurrencia de alguno de los dos eventos indicados en el literal a) anterior</p> <p>La comisión auditora realizó análisis de los ingresos percibidos por Transcaribe S.A. como ente gestor por concepto de derecho de participación de la tarifa correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 17 de diciembre de 2017, se pudo evidenciar que la modificación del porcentaje de participación del 5% al 4% afecta de forma negativa a Transcaribe como ente gestor disminuyendo sus ingresos en una suma equivalente a \$552.125.217 correspondiente a una reducción del 20% con relación al porcentaje inicial. (Ver Anexo No.1).</p>	<p>mediante la Adenda No. 5 al pliego de la Licitación 003 de 2013:</p> <p>"3.13. Se modifica la cláusula 44 – INGRESOS DE TRANSCARIBE S.A. COMO ENTE GESTOR DEL SISTEMA TRANSCARIBE, con el objetivo de definir la utilización del Fondo de Operadores, quedando así:</p> <p>CLÁUSULA 44 – INGRESOS DE TRANSCARIBE S.A. COMO ENTE GESTOR DEL SISTEMA TRANSCARIBE</p> <p><i>TRANSCARIBE S. A., en su calidad de ente gestor del Sistema Transcaribe, obtendrá a título de participación en los beneficios económicos derivados de la explotación económica del Sistema durante el término de vigencia del presente contrato, los siguientes ingresos:</i></p> <p>a.) 0% (Cero Por Ciento) de los recursos recibidos en el Fondo General en el periodo i, durante el periodo comprendido entre el inicio de la operación y la ocurrencia de alguno de los siguientes dos eventos:</p> <p>(i): <i>Se descarga de la tarifa técnica el pago correspondiente al concesionario de Patio-Portal</i></p> <p>(ii): <i>Se ha vinculado al sistema la totalidad de la flota de la fase 3.</i></p> <p>b.) 4% (Cuatro Por Ciento) del total de los recursos recibidos en el Fondo General en el periodo i, desde el momento de ocurrencia de alguno de los dos eventos indicados en el literal (i) anterior,</p> <p><i>TRANSCARIBE S. A., en su calidad de ente gestor y titular del Sistema, tendrá el derecho a ser</i></p>	<p>Transcaribe como ente gestor.</p> <p>Sin embargo, al liberarse el componente de infraestructura de patio portal de la tarifa habría mayores recursos para distribuir entre los agentes del sistema. Por lo tanto, desmejorar los recursos girados a Transcaribe como ente gestor, obliga al Distrito apalancar con mayores aportes a Transcaribe tanto gestor como operador. De acuerdo a lo anterior, se ratifica la observación planteada, convirtiéndose en un Hallazgo Administrativo con presunto Alcance Fiscal por la suma de QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL DOSCIENTOS DIECISIETE PESOS MCTE.(\$552.125.217)</p>
---	---	--

el único titular de las contraprestaciones económicas que se deriven de la implementación de Mecanismos de Desarrollo Limpio en el Sistema Transcaribe.

JUSTIFICACION: *Definir el porcentaje correspondiente a los ingresos de Transcaribe S.A., y dar aplicabilidad al Acuerdo de Respaldo"*

Sin embargo, esa modificación no fue suficiente y, en todo caso, no hubo presentación de propuestas. Nuevamente, se abrieron los procesos siguientes resultando con dos adjudicatarios bajo ese escenario de participación del Ente Gestor. Esa modificación no había sido introducida en los contratos de concesión de recaudo y patio portal, dado que se habían suscrito en 2010 y 2011, fechas para las cuales las concesiones de operación no habían sido licitadas y los Sistema de Transporte implementados en el país apenas estaban dando evidencias de inviabilidad financiera dado los múltiples componentes colgados a la tarifa del Sistema. Tampoco se había materializado el hecho nuevo consistente en que el Gobierno Nacional, ante la crisis de los SITM implementados, buscara recursos para financiar infraestructura cargada a la tarifa del Sistema.

En diciembre de 2014 fue emitido el documento CONPES que viabilizó la primera condición, esto es, que se descargara de la tarifa del SITM el componente de infraestructura del Patio Portal. En ese escenario fue modificado el contrato de concesión suscrito con la sociedad PORTAL CALICANTO S.A.S. y se debía modificar el contrato de concesión de recaudo, hecho que se verificó en 2015, como consecuencia

		<p>natural de los cambios antes indicados y de la materialización de la condición de la infraestructura.</p> <p>En ese sentido, contrario a lo afirmado en el informe, existe una causa real y cierta que justificó la decisión, sin que se haya configurado un presunto detrimento fiscal porque obedeció a la necesidad de tener la participación del Ente Gestor de manera condicionada para que el Sistema pudiese implementarse. La participación inicial del ente Gestor en la estructuración de recaudo y patio portal, correspondía al 5%, porcentaje que no podía mantenerse cuando se estructuraron las concesiones de operación cerca de 3 años después. Así se ajustó a lo que realmente podía soportar el Sistema, sin que ello implique detrimento fiscal porque lo que supone es una mayor bolsa de recursos para repartir entre los concesionarios del Sistema para garantizar la prestación del servicio bajo condiciones eficientes y a una tarifa al usuario razonable.</p> <p>Se ha discutido en múltiples escenarios que los Entes Gestores no deben estar cargados a la tarifa del Sistema porque es un costo que no es propio de la prestación del servicio. Así, aún más reafirma el argumento que refiere a desvirtuar el eventual daño fiscal, respecto de un porcentaje de estructuración que tuvo que ser revaluado ante los costos que implicaba la operación 3 años después de la estructuración inicial. La modificación fue puntual</p> <p>respecto del contrato de recaudo, sino estructural del Sistema que se debía reflejar en el contrato de concesión suscrito con COLCARD bajo el entendido</p>	
--	--	--	--

		<p>que debía equipararse a todos los demás contratos del Sistema que ya reflejaban esa modificación.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anteriormente manifestado, se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia fiscal, que viene señalada como No. 12, sea excluida.</p>	
13	<p>En cláusula Tercera se acuerda, en relación con los niveles de servicio, que la verificación se hará en función de la infraestructura y flota real y efectivamente disponible para la prestación del servicio, de manera que el análisis sobre el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se debe prestar el servicio tenga en cuenta que se hace de manera progresiva y de acuerdo al Plan de Implementación.</p> <p>Se pudo evidenciar según los pagos realizados al concesionario y según respuesta a solicitud de información a través del oficio # TC-CI-07.01-1651-2017 en el cual TRANSCARIBE señala que "La Valoración del Desempeño de los CONCESIONARIOS no se ha realizado hasta la fecha por parte de la Dirección de Operaciones del Sistema al considerar que no se venían dando las condiciones ideales propicias para tal fin y que permitiesen evaluar con la debida suficiencia el Nivel de Servicio de cada uno de ellos de acuerdo con los INDICES DE FALTAS EN EL DESEMPEÑO establecidos en el Apéndice 6, debido a las condiciones bajo las cuales se ha dado el proceso de implementación del sistema en sus diferentes componentes." Por lo tanto, se evidencia un incumplimiento por parte de TRANSCARIBE como entegestor del sistema al no aplicar la evaluación de los niveles de servicios a la flota real y a la infraestructura disponible a la fecha evitando de esta manera aplicaciones a la cláusula 112 del contrato "Multas asociadas al centro de Gestión de Recaudo y a Centro de Control de la Operación" que dice que se podrán imponer multas bajo las siguientes condiciones:</p> <p>1.1. "Si el Centro de Gestión de Recaudo, el Centro de Control de la Operación o alguno de sus componentes no cumple con alguna de las condiciones previstas en el anexo 6 "Niveles de Servicio" sin que exista autorización previa, expresa y escrita por parte de TRANSCARIBE S. A. Para su modificación, se</p>	<p>El oficio TC-CI-07.01-1651-2017 que menciona el ente de control en esta Observación No. 13 hace referencia a los Concesionarios de la Operación del Sistema y no al Concesionario de Recaudo, siendo coherente con la solicitud planteada por la Comisión Auditora en el Oficio Rad. Interno 2637 donde requerían, puntualmente, un "Informe detallado de la valoración de desempeño de cada concesionario de conformidad con la Metodología para la evaluación del nivel de servicio del concesionario de operación de transporte". Como quiera que se solicitaba la evaluación de los niveles de servicio de los concesionarios de la operación, la respuesta se dio en ese sentido, haciendo referencia el Apéndice No. 07 de los Contratos de los Operadores, el cual no es aplicable a Colcard. (Subrayas fuera de texto).</p> <p>Ahora bien, conforme el Otrrosí No. 07 del Contrato suscrito con Colcard, los niveles de servicios se aplicarán con relación a la flota e infraestructura realmente disponible, de manera progresiva y de acuerdo al PMI del Otrrosí en mención. Aún se ejecuta la implementación que se establece en el cronograma del PMI, y sobre ello se han hecho evaluaciones del estado de la implementación, dando como resultado inicios de procesos de</p>	<p>Analizada la respuesta, al informe preliminar de auditoría, del sujeto de control y teniendo en cuenta el oficio TC-CI-07.01-1651-2.017, como respuesta al oficio SIMA-SITM-ESP-OF-09-24/12/2.017, el sujeto de control certifica que" la valoración de desempeño de los CONCESIONARIOS, tal como se estipula en el apéndice 7 de la licitación N°. TC-LPN-004-2.013, no se ha realizado hasta la fecha por parte de la Dirección Operativa del sistema, al considerar que no se venían dando las condiciones ideales propicias para tal fin – que permitiesen evaluar con la debida suficiencia el Nivel de Servicio de cada uno de ellos de acuerdo con los INDICES DE FALTAS EN EL DESEMPEÑO establecidos en dicho apéndice – debido a las condiciones bajo las cuales se ha dado el proceso de implementación del Sistema en sus diferentes componentes" aunado a ello en la respuesta al informe preliminar el sujeto de control reconoce que se han hecho evaluaciones del estado de implementación dando como resultado el</p>

<p>1.2.</p> <p>1.3.</p> <p>1.4.</p> <p>1.5.</p>	<p>podrá fijar una multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales vigentes, de manera diaria, por cada una de las condiciones incumplidas y hasta tanto se demuestre que el Centro de Gestión de Recaudo, el Centro de Control de la Operación o el componente cumple con las condiciones previstas".</p> <p>"Si no se da cumplimiento a alguno de los Niveles de Servicio, por causa imputable al CONCESIONARIO, TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente por cada hora o tracción de retraso en el cumplimiento del Nivel de Servicio."</p> <p>"Si cualquier componente del Centro de Gestión de Recaudo o del Centro de Control de la Operación supera el porcentaje de fallas previsto en el apéndice 6 "Niveles de Servicio", TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada 0.001% en que se haya excedido el porcentaje de fallas."</p> <p>"Si cualquier componente del Centro de Gestión de Recaudo o del Centro de Control de la Operación tiene una Disponibilidad menor a la prevista en el contrato de concesión, TRANSCARIBE S. A. podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada 1% en que se haya reducido el porcentaje de Disponibilidad."</p> <p>"Si el CONCESIONARIO no cumple con alguno de los procedimientos de administración o interfase descritos para el Centro de Gestión de Recaudo o para el Centro de Control de la Operación, TRANSCARIBE S. A.</p>	<p>multas por incumplimientos en el mismo.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anteriormente manifestado, se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria, que viene señalada como No. 13, sea excluida, toda vez que el fundamento que sostiene la observación no es aplicable al Otrosí No. 07 del Contrato de Concesión del Recaudo suscrito con Colcard, el cual era el objeto de estudio, conforme viene estructurado el informe.</p>	<p>inicio de procesos de multas por incumplimiento del mismo. Lo anterior ratifica la observación de la comisión auditora, constituyéndose en un Hallazgo Administrativo con presunto Alcance Disciplinario y se deben establecer las acciones de mejoraras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
---	--	---	--

	<p>podrá fijar una multa equivalente a 1 salario mínimo mensual vigente, por cada día en que persista el incumplimiento."</p>		
<p>14</p>	<p>OTRO SI # 8 Suscrito el 12 de Julio de 2016</p> <p>➤ En cláusula Tercera se acuerda modificar la Cláusula 44 del contrato correspondiente al valor de los derechos de participación del concesionario.</p> <p>En el contrato inicialmente celebrado los derechos de participación del concesionario correspondían al menor valor resultante de la aplicación de dos fórmulas:</p> <p>a. El precio unitario licitado por pasaje pagado (PPP), multiplicado por el número de pasajes pagados en el periodo liquidado (PPL) y multiplicado por el nivel de servicio obtenido por el concesionario(FNS) en el mes anterior al periodo de liquidación. $(FNS*(PPP*PPL))$.</p> <p>b. El valor correspondiente a la participación porcentual del CONCESIONARIO en los egresos del sistema en el periodo de liquidación (PPC), multiplicado por la sumatoria de los ingresos del Sistema Transcribe generados por los viajes que constituyen pago de la tarifa de transporte en el periodo de liquidación (IS) y el valor traslado desde el fondo de contingencia al fondo general (SFC). $(PPC*(IS+SFC))$.</p> <p>Quedando con la modificación la remuneración de los derechos de participación del concesionario con la aplicación de una única fórmula:</p> <p>El Factor de Nivel de servicios, alcanzado por El Concesionario en el mes anterior (FNS) multiplicado por el Precio unitario licitado por pasaje ajustado para el año en liquidación (PPP), y multiplicado por la cantidad de pasajes validados en el periodo en liquidación (PPL). $(FNS*(PPP*PPL))$.</p>	<p>La modificación de la Cláusula No. 44 del Contrato de Concesión de Recaudo, licitado y adjudicado 3 años antes de las concesiones de operación, respondió a la necesidad de adecuar dicho contrato a la fórmula de remuneración de la operación para que fuera claro que todos participaban, sin preferencia, en los recursos disponibles del Sistema, para que cuando exista una deficiencia de recursos o equilibrio entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario todos asuman el valor dejado de percibir por ingresos de manera homogénea ingresando los recursos a la misma fuente y haciendo la repartición con ese sentido de distribución.</p> <p>Tal como se indica en el análisis financiero realizado por la firma asesora de banca de inversión SPS, la modificación no representa un daño patrimonial porque solo se cambió la base del ingreso sobre el cual se calcula la participación del concesionario en los ingresos del sistema, suprimiendo la aplicación automática de la segunda cláusula de remuneración, sin modificar el valor licitado por el concesionario. El cambio lo que hace es precisar que el pago del valor licitado por pasaje se hace al concesionario cuando dicho pasaje es utilizado por el usuario, y no cuando es</p>	<p>La Comisión Auditora al validar la respuesta de la entidad, al Informe Preliminar se pudo determinar que no es ajustado a las disposiciones incluidas en el Estatuto General de la Contratación permitir, por mutuo acuerdo entre las partes, modificar la remuneración inicialmente definida en el pliego de condiciones, en el sentido que la formula era por pasaje vendido y no validado. Por lo tanto se supondría necesariamente desconocer la igualdad entre los proponentes que participaron en el proceso de selección al modificar la remuneración. Tal como lo señala el numeral 1.5.42. que a la letra dice: "REMUNERACION:</p> <p>Equivale a la participación en la tarifa al usuario ofrecida por los proponentes en su propuesta económica como Precio Licitado Unitario por Pasaje Pagado- PPP- la cual aspiran obtener como remuneración en caso de resultar adjudicatarios del presente proceso licitatorio por la cantidad de pasajes vendidos y el nivel de servicio alcanzado. Además cabe resaltar que con el cambio de formula afectan de manera positiva la estructura financiera del concesionario Colcardtal como se señaló en el informe preliminar.</p>

<p>Haciendo un análisis de las remuneraciones percibidas en el año 2017, por el concesionario por concepto de derechos de participación correspondientes a los periodos comprendidos entre el 1 de enero y el 17 de diciembre de 2.017, se puede concluir que los cambios aplicados en la manera de calcular dichos valores afectan de manera positiva al concesionario en razón a que en promedio se incrementaron en un 3,33% los dineros recibidos por derechos de participación con una diferencia a favor del concesionario equivalente a \$152.757.538 con respecto a la aplicación de las formulas originales. (Ver Anexo - Variación derechos de participación concesionario de recaudo tras firma otrosí # 8). Ver cuadro anexo N°2.</p> <p style="text-align: center;">VARIACION DERECHOS PARTICIPACION CONCECIONARIO RECAUDO TRAS FIRMA OTRO SI # 8.</p> <p style="text-align: center;">VALOR DEL PRESUNTO DAÑO PATRIMONIAL LA SUMA DE CIENTO CINCUENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS MCTE (\$152.757.538)</p>	<p>vendido, lo anterior obliga a eliminar la restricción de pagar por el menor valor formulado en la cláusula de remuneración.</p>	<p>Asimismo, no se ha tenido en cuenta la evaluación de los niveles de servicio que hace parte de la fórmula de remuneración, teniendo en cuenta todos los incumplimientos descritos anteriormente. Debido a lo anterior se ratifica la observación planteada, convirtiéndose en un Hallazgo Administrativo con presunto Alcance Fiscal por la suma de CIENTO CINCUENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS MCTE (\$152.757.538)</p>
<p>15 En cláusula novena de este otrosí, las partes acordaron la puesta en marcha de puntos de venta móviles en vehículos del Sistema como canales de distribución bajo la denominación de puntos de venta externos, los cuales a la fecha no han iniciado operación, lo cual se constituye en un incumplimiento de una obligación contractual por parte del concesionario. El despliegue de estos puntos de</p>	<p>Si bien en la cláusula novena del Otrosí No. 8 del Contrato de Concesión de Recaudo se acordó la implementación de puntos de venta móviles en vehículos del sistema como canales de distribución, bajo la denominación</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta al Informe Preliminar por parte de la entidad, en razón que en el Contrato de concesión, en la cláusula 74 referente a los</p>

venta se debió hacer implementando un mecanismo de distribución prestado como vectores de taquilla a bordo de los vehículos del SITM, en los que se debe aplicar los siguientes procedimientos:

- La venta de tarjetas precargadas con cantidad determinada de viajes, de acuerdo al nivel económico de la zona de influencia de la ruta.
- El Mecanismo de Distribución prestado como vectores de Taquilla tendrá una distribución diaria de hasta 500 de estas tarjetas recargadas para que los usuarios residentes en la zona respectiva adquieran el medio de pago.
- El tipo de tarjeta que se venderá son tipo PVC, por lo tanto, el valor total de la venta sería: el valor total de la tarjeta más el valor de la cantidad de viajes precargados.
- La venta de tarjetas se realizaría exclusivamente al interior del bus y Colcard tendrá disponible el operador de venta en un horario de 10:00 am hasta las 05:00 pm.
- El operador del Mecanismo de Distribución, una vez reciban el dinero, deberá ingresarlo inmediatamente a la cajilla de seguridad.
- El dinero será entregado al final de cada circuito de ruta en la taquilla más cercana a la ruta respectiva, donde será contado y registrado por el funcionario de taquilla en una planilla de inventario.

de puntos de venta externos, también lo es que el tratamiento de estos se sujetó a la figura de expendedor señalada en la cláusula No. 74 del Contrato, es decir, no puede hacerse una lectura de aquella cláusula sin tener en cuenta lo indicado en esta. Así, la cláusula 74 del Contrato determina cuales son los principales canales de distribución para la venta de los medios de pago, indicando también que Transcaribe podrá exigir al concesionario la distribución de los medios de pago a través de expendedores, es decir, no es una obligación, es una posibilidad, toda vez que existen otros canales de distribución principales, que sí están implementados.

Ahora bien, esta aclaración no quiere decir que la implementación de dichos expendedores (puntos de venta móviles) no se haya realizado; tal como lo permite el parágrafo tercero de la cláusula novena del Otrosí No. 8, estos puntos de venta móviles se han utilizado en algunas rutas nuevas durante la fase inicial de entrada de los buses, lo que, a la luz de ese mismo parágrafo, implica un componente de operación pedagógica en dichas implementaciones.

Teniendo en cuenta lo anteriormente manifestado, y entendido que no se trata de un incumplimiento contractual, se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia fiscal, que viene señalada como No. 15, sea excluida.

"Canales de Distribución para los medios de pago" dice que "Los canales de distribución para la venta de los medios de pago son principalmente las estaciones, portales y puntos de venta externos del SISTEMA TRANSCARIBE" y el en otrosí No 8 "las partes acuerdan la implementación de puntos de venta móviles bajo la denominación de puntos de venta externos". en ese sentido y haciendo la lectura del otro si teniendo en cuenta lo expresado en el contrato de concesión, la implementación de este canal de pago se constituye en una obligación y no puede ser vista como una posibilidad. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.

<p>16</p>	<p>De acuerdo a los estudios previos, para determinar el valor estimado del contrato se tuvo en consideración los costos del personal requerido para el funcionamiento de la empresa por concepto de operación y logística, los gastos causados por consumos de energía, agua, aseo, telefonía y comunicaciones y otros costos correspondientes a la vigilancia de los vehículos, la capacitación de los conductores, la dotación del personal, las pólizas todo riesgo (tomadas a favor del operador con la finalidad de cubrir todos los daños que puedan generar perjuicios a los equipos y maquinarias) y los sistemas de información.</p> <p>Actualmente para la prestación del servicio el contratista cuenta con 30 busetones del pedido No.1, tienen vinculados 69 personas entre personal operativo y administrativo.</p> <p>Según oficio 1751 del 1 de diciembre de 2017 informan que como aún no han sido entregadas por parte de Transcribe la infraestructura correspondiente a patio portal no han realizado gastos de mantenimiento, de instalaciones y no disponen de servicios públicos, cabe resaltar que a SOTRAMAC se le cancela un monto del 20% de energía y 17% de del servicio de agua potable.</p> <p>Debido a que los pedidos de la flota de la porción No.2 no se ha realizado según las fechas inicialmente definidas, el contratista no ha incurrido en varios de los costos contemplados, tales como el requerimiento de personal (actualmente tiene contratado el 25 % de lo contemplado en los estudios previos y capacitación de personal), gastos por consumo de servicios públicos y mantenimiento locativas (no entrega de infraestructura de patio portal), gastos asociados a lo logística operativa (lavado y limpieza de la flota, suministro de llantas de los autobuses, suministro de llantas, pólizas todo riesgo. Al contratista se le ha reconocido la porción fija mensual desde el inicio de prestación de servicios, sin tener en cuenta que ésta no ha incurrido en los costos fijos de operación por la no incorporación de la flota.</p> <p>Por otra parte, comparando los costos operacionales de Cartagena Complementaria y social SAS con los diferentes concesionarios de operación (Sotramac, Transambiental) la comisión auditora observó unos gastos por honorarios de Cartagena complementaria por \$1.563.610.000, los cuales no son justificables teniendo en cuenta que el contratante no tiene el personal completo, operan con 30 vehículos,</p>	<p>Durante la revisión a la ejecución material del contrato CP-003-2015, se evidenció el contraste existente entre las obligaciones asumidas y ejecutadas por el Contratista, frente al valor pagado por Transcribe desde el inicio de la prestación del servicio. En virtud de esto, la entidad, mediante oficio TC-DJ-07.01-1619-2017 de fecha 11 de diciembre de 2017, convocó al contratista CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL DE INDIAS S.A.S. a una mesa de trabajo con el propósito de revisar la equivalencia entre el cumplimiento de las prestaciones contenidas en el contrato y la remuneración percibida por el Contratista.</p> <p>Esta convocatoria se hace para dar inicio al procedimiento de Arreglo Directo, pactado en la CLÁUSULA 52 del contrato CP-003 de 2015, para efectos de lograr de mutuo acuerdo la modificación contractual que permita viabilizar la ejecución del objeto contractual bajo condiciones que resultenequivalentes para las partes.</p> <p>Actualmente la entidad se encuentra dentro de dicho trámite revisando el modelo financiero que soporta el Contrato y las modificaciones a que haya lugar en aras de garantizar un equilibrio económico del contrato.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anteriormente manifestado, se solicita que esta observación</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, porque la operación de la porción 2 a cargo de Transcribe operador inició en enero de 2017, y desde esa fecha se tenía conocimiento que dicha porción entraba a operar TAN SOLO CON 30 BUSETONES, y el contratista no incurriría en los gastos que se tenían previstas desde la firma del contrato. Solo después de 12 meses se está mirando la posibilidad de hacer un ajuste del modelo financiero cuando era evidente que los gastos operacionales que se generarían por tan solo 30 vehículos son menores que si estuviera toda la flota en marcha. Además al contratista le han ido pagando la remuneración sin considerar el equilibrio económico del contrato, teniendo en cuenta que los recursos del Distrito son los que cubren estos pagos como Transcribe operador. Por lo tanto, se mantiene la Observación constituyéndose en un en Hallazgo Administrativo sin Alcance, se deben establecer las acciones de mejoras que la entidad debe establecer en el Plan de Mejoramiento que la entidad debe suscribir con el Órgano de Control. Las acciones de mejoras deben ir encaminadas a que se hagan las modificaciones que eliminen las diferencias existentes entre lo pagado y lo ejecutado.</p>
-----------	---	---	---

	<p>no realizan el mantenimiento de la misma según lo descrito en párrafos precedentes.</p> <p>Ratifica lo afirmado en el párrafo anterior que mediante informe de estado del contrato de prestación de servicios de operación para la porción N° 2 del sistema Transcaribe N° TC-CP-003-2015 de fecha 6 de diciembre de 2.017, el señor FREDY M. SARMIENTO CASTAÑEDA, Director de operaciones de Transcaribe afirma que " actualmente se está realizando una modificación al contrato con el propósito de balancear económicamente el contrato debido a que, dado que no fue posible la entrega de los vehículos patrones por parte de Transcaribe en la fecha que se tenía contemplada, el contratista no debe realizar varias de las inversiones que se tenían contempladas, por lo tanto, se debe ajustar la remuneración del contratista. Para este cambio se ha realizado un ajuste al modelo financiero del contrato para realizar una propuesta al contratista que se discuta en pro del equilibrio del contrato".</p>	<p>administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 16, sea excluida.</p>	
17	<p>El concesionario tiene la obligación contractual de pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares en tanto los bienes de uso público y obra de infraestructura se encuentran excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles, en los términos señalados en la Ley 1607 de 2012. Estas obligaciones contractuales relacionadas con las aéreas correspondientes de patios y talleres las debe asumir TRANSCARIBE S.A., porque el contratista CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL S.A hasta la fecha, no ha recibido las instalaciones de patios y talleres. Muy a pesar de haberse iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2.015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2.016 del SITM respectivamente.</p>	<p>Teniendo en cuenta que la observación del ente de control se enfoca a la no entrega del Patio a Cartagena Complementaria y social de Indias S.A.S., me permito adjuntar a la presente (en medio magnético) copia del acta de entrega y recibo del Patio No. 2 suscrito el día 28 de enero de 2018 entre el Director de Planeación e infraestructura y el representante legal del mencionado contratista.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 17, sea excluida.</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, al Informe Preliminar, porque se pudo colegir que efectivamente las aéreas correspondientes al contratista CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL S.A, le fueron entregadas el 28 de enero de 2.018 como consta en el acta suscrito entre el Director de Planeación e infraestructura y el representante legal del contratista; pero la etapa operativa de Transcaribe operador inicio el 26 de enero de 2.017 y durante todo ese periodo no fue posible que se hiciera efectiva la entrega de dicha aéreas correspondiente, incumpliendo con las obligaciones señaladas en la observación, tocándole asumir a Transcaribe gestor con dichas obligaciones. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un</p>

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A - 09 – CASA MORAIMA - Móvil: 3013059287

			Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.
18	<p>Con oficio 1574 del 4 de diciembre de 2017, Transcribe hace traslado de numerosos requerimientos hechos a Busscar, con el fin de que cumplan con las obligaciones propias del mantenimiento de buses.</p> <p>En informe de supervisión de contrato de mayo 26 de 2017, se describe que <i>"el contratista ha incumplido; a lo largo del mes de mayo de 2017, (...) debido a las anteriores razones expuestas, hasta la fecha no se ha realizado ningún pago por concepto de mantenimiento, hasta que no se termine de evaluar en detalle el incumplimiento de los compromisos en mantenimiento..."</i> no se entiende por qué si existen dichos incumplimientos no se ha hecho efectivas las multas correspondientes.</p>	<p>Si bien es cierto que a través de oficio TC-CI-07.01-1574-2018 del 04 de diciembre de 2017 se hizo una relación de los oficios mediante los cuales ha requerido a BUSSCAR el cumplimiento de obligaciones contractuales adquiridas, también lo es que mediante oficio TC-CI-07.01-1670-2017 del 15 de diciembre de la misma anualidad, se le manifestó a la Comisión Auditora que BUSCCAR había dado cumplimiento a las observaciones trasladadas. Como soporte de ello, se adjuntaron en dicho oficio listas de chequeo del alistamiento diario de los Busetones, donde se evidenciaba el cumplimiento de actividades como drenado de filtro de combustible, limpieza de filtro de aire acondicionado y drenado de depósitos de aire acondicionado, actividades exigidas en los oficios TC-DO-07-01-0604-2017, TC-DO-07-01-0603-2017 y TC-DO-07-01-0605-2017, relacionados en el oficio 1574.</p> <p>No obstante lo anterior, se adjuntan nuevamente en medio magnético, esas mismas listas de chequeo, junto a un archivo de Excel</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad al Informe Preliminar, toda vez que los incumplimientos de BUSSCAR en el mantenimiento de los autobuses afecta de manera considerable la vida útil de estos, ya que según lo estipulado en la cláusula # 3 del contrato el contratista se compromete a cumplir las actividades así: (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mantenimiento predictivo de toda la flota de tipología Busetón</i> • <i>Mantenimiento preventivo de toda la flota de tipología Busetón, incluido el periodo de garantía ...</i> • <i>Mantenimiento correctivo de toda la flota de tipología Busetón ...</i> • <i>El cumplimiento de los niveles de servicio asignados</i> <p>(...)Las intervenciones para ajuste y cambio de componentes por condición en rutinas deberán realizarse cada 10.000 km (el primer mantenimiento debe realizarse a los 5.000 Km) (...)</p> <p>Por lo anterior, se observa que el contrato es muy</p>

		<p>donde se relaciona el seguimiento realizado a cada una de las observaciones trasladadas y las respuestas dadas por Busscar, que permite corroborar cumpliendo progresivo del contratista, razón por la cual no hubo necesidad de iniciar proceso de multa alguno.</p> <p>Conforme lo manifestado, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 18, sea excluida.</p>	<p>específico en la manera y tiempo de hacer los mantenimientos, pensando en el correcto cuidado de los autobuses. Adicionalmente, en la cláusula 9 del mismo contrato, está escrito en qué casos debe imponerse multas al contratista.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
19	<p>En informe de supervisión de contrato de diciembre 6 de 2017, se nota que <u>copiaron los mismos ítems de incumplimiento</u>, de lo que podemos concluir que (i) están incumpliendo con lo mismo, o (ii) no se ha hecho una nueva supervisión con el fin de verificar si estos incumplimientos persisten o fueron superados.</p> <p>En el año 2017, se realizaron dos pagos a BUSSCAR por mantenimiento correctivo por valor de \$ 601.178.339 m/c.</p> <p>No se han impuesto multas a BUSSCAR por los reiterados incumplimientos, ni se han iniciado los procesos necesarios con el fin de que se puedan imponer dichas multas. Adicional a esto, la comisión auditora considera que este tipo de fallas han generado servicios deficientes y posibles moras en la puesta en marcha de los buses, así como el impacto negativo en la vida útil de los busetones de la concesión No. 2.</p>	<p>La respuesta a esta observación está íntimamente relacionada con la anterior, ya que en aquella pudo evidenciarse que el contratista fue cumpliendo progresivamente con los requerimientos manifestados por Transcaribe. En ese sentido, no puede hablarse de un "incumplimiento persistente".</p> <p>En cuanto a la multas, la respuesta también es conforme a la observación No. 18, es decir, no hubo lugar a iniciarlas por haberse atendido los requerimientos hechos por el ente gestor.</p> <p>Conforme lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 19, sea excluida.</p>	<p>Analizada la respuesta al informe preliminar dada por parte del sujeto de control, toda vez que esta observación está ligada con la anterior, tomando como base el informe de supervisión de diciembre de 2017 donde se evidencia que siguen los incumplimientos, ya se dijo en el análisis anterior que los mantenimientos predictivos, preventivos y correctivos son de estricto cumplimiento en el tiempo estipulado para estos debido a que afecta la vida útil de los busetones y por tal motivo debió iniciarse el procedimiento para la imposición de la multa.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de</p>

			Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.
20	<p>Se nota un incumplimiento por parte de TRANSAMBIENTAL en cuanto a la incorporación de la flota necesaria para la operación del sistema de transporte toda vez que como lo enuncia el artículo 7.1.10 del contrato esta debe hacerse ocho meses después a la solicitud de incorporación hecha por Transcaribe, esto se puede presentar por ineficiencia por parte de TRASN CARIBE al no solicitar o exigir la incorporación de más buses con el fin de satisfacer las necesidades de los ciudadanos.</p>	<p>Mediante oficios TC-DJ-07.01-0772-2017 de fecha 29 de junio de 2017, dirigido a TRANSAMBIENTAL S.A.S., y TC-DJ-07.01-0775-2017, del mismo día, dirigido a la Compañía de Seguros, Seguros del Estado S.A., póliza 43-44-101001742, Transcaribe notificó el inicio del procedimiento sancionatorio respectivo por las obligaciones presuntamente incumplidas en virtud de lo establecido en la Cláusula No. 64 del Contrato de Concesión SA-MC-007 de 2014.</p> <p>Durante la realización de las audiencias respectivas, el concesionario presentó sus descargos y manifestó que en el momento en que estaba en capacidad de pedir la flota (disponibilidad de recursos), lo hizo, en diciembre de 2016, anotando que esos buses también dependían del trámite de exclusión de IVA sobre el cual estaban pendientes todos los operadores, en su momento. Conforme esos argumentos, solicitaron cesar y archivar el proceso, y de manera subsidiaria suspender el procedimiento hasta tanto se verificara la incorporación de la totalidad de la flota que son 28 buses padrones. También presentaron una propuesta formal de modificación, que fue radicada con la entidad con el número 1767 de fecha 31 de agosto.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, en el marco del procedimiento de multa, se acordó cumplir un cronograma para lograr la modificación contractual. Para ello, se fijaron fechas en las cuales se haría la</p>	<p>La Comisión Auditora valida la respuesta de la entidad, desvirtuando la observación establecida teniendo como base el otrosí #8 firmado con TRANSAMBIENTAL, porque como fue manifestado por la entidad el ingreso de la flota pendiente por parte de Transambiental será en el año 2018. Por lo tanto, se elimina la observación planteada.</p>

remisión por parte de TRANSCARIBE de la propuesta de modificación, así como las fechas en que el CONCESIONARIO debía emitir su pronunciamiento en relación con ella.

El procedimiento de imposición de multa se reanudó el 2 de octubre de 2017, para efectos de verificar el avance sobre la modificación contractual. La audiencia fue reanudada el 17 de octubre. TRANSCARIBE fue enfática al indicar la necesidad de contar con la modificación para antes del 11 de noviembre de 2017, pero Transambiental indicó que requería un tiempo adicional para que los financiadores revisaran la propuesta de modificación y avalaran la suscripción del documento.

El día 8 de noviembre fue reanudada la audiencia de imposición de multa y, en atención al inminente vencimiento del plazo de la Fase Intermedia, accedieron a la suscripción de un otrosí mediante el cual se extendiera la duración hasta el 30 de noviembre de 2017, bajo el entendido que los financiadores requerían un plazo adicional para revisar la última propuesta de modificación.

Así, el día 30 de noviembre de 2017 fue suscrito el Otrosí No. 8 mediante el cual se modifica de manera integral la Fase Intermedia de implementación del Sistema y, con ello, se ajustan los plazos para el cumplimiento de la obligación de realizar los desembolsos al FUDO, **así como la incorporación de la flota.**

Conforme lo anterior, se evidencia que no hubo ineficiencia por parte de Transcaribe al solicitar el pedido de la segunda flota, ni tampoco hubo incumplimiento por parte de Transambiental toda vez

		<p>que a la fecha, tienen en Cartagena la flota correspondiente al segundo pedido, consistente en 28 buses tipo padrón; así lo manifestó el Gerente General de dicho concesionario, mediante correo electrónico del 12 de febrero de 2018, y se corroboró por parte de la Dirección de Operaciones, área que certificó lo mencionado a través de comunicado interno TC-DO-07.01-0020-2018 dirigido al Jefe de la oficina de Control interno, el cual se adjunta.</p> <p>En ese orden de ideas, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 20, sea excluida.</p>	
21	<p>No se hace evaluación de los niveles de servicio, porque verificada la información no hay descuentos a los concesionarios, Con oficio 1651 de 13 de diciembre de 2017 Transcribe responde respeto de este punto, que (...) <i>no se ha realizado hasta la fecha por parte de la Dirección de Operaciones del Sistema, al considerar que no se venían dando las condiciones ideales propicias para tal fin (...)</i> .</p>	<p>Desde el mes de noviembre de 2017, Transcribe inició la consolidación de novedades, en aras de llevar control y cuantificación de los niveles de servicio que serán evaluados conforme el Apéndice 7, a través de una matriz en Excel, donde se registran las novedades que ocurren en la operación, las inspecciones de flota, salidas de flota, control de los tiempos muertos por mantenimiento, alistamientos de flota y se les realiza reporte al concesionario responsable para que ejecuten lo necesario para que el equipo este óptimo para operar y prestar un servicio excelente.</p> <p>Inspecciones de buses en la salida de operación</p> <p>En la salida de la flota se encuentran el personal de mantenimiento realizando el alistamiento final de bus</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, en cuanto a que el control y cuantificación de los niveles de servicio están estructurados en el apéndice 7, motivo por el cual no se entiende si este apéndice se elaboró y es de conocimiento de los concesionarios no se empezaron a aplicar dichos descuentos desde el inicio de la operación comercial si estaban dados todos los presupuestos para dicho fin.</p> <p>De igual manera en el citado apéndice está muy clara y detallada la manera en que debe calificarse y cuál es el descuento que corresponde, así que dicha evaluación se podía haber hecho desde el inicio de la etapa comercial y no solo hasta 20 meses después del inicio de esta. Por lo anterior, queda en</p>

		<p>donde se verifica que el bus no cuenta con ninguna falla mecánica, llantas, carrocería, aire acondicionado, luces, señáletica, señales audibles y visibles, limpieza interna y externa. De esta manera Transcribe con sus inspectores de flota en campo, asegura la salida de flota en los picos AM y PM.</p> <p>Salidas de operación</p> <p>Cada salida de operación por novedad directa de los buses, también queda registrada en esta bitácora de trabajo, dando alcance a los responsables de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daños por validación de usuarios, asignación de operadores, torniquetes bloqueados o torniquetes liberados y todo lo relacionado con los equipos de recaudo a bordo son responsabilidad de COLCARD, se lleva registro y se cuantifica. • Daños en carrocería por accidentes, colisiones, llantas estalladas, faltas de presión de aire, vidrios son responsabilidad de CCSI, se lleva registro y se cuantifica. • Fallas por motor, transmisión, puertas, perdida de potencia, aire acondicionado y muchas más atribuibles a los componentes mecánicos y eléctricos de la carrocería y el 	<p>firmo la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
--	--	--	---

		<p>chasis son responsabilidad de BUSSCAR DE COLOMBIA, se lleva registro y se cuantifica.</p> <p>Con base en lo anterior, y en aras de consolidar las evaluaciones de los niveles de servicio, el pasado mes de diciembre se les notificó a los operadores el inicio de la etapa de pruebas contemplada en el Apéndice 7. Como soporte, se adjunta el cuadro de Excel denominado "reporte de novedades" y los 3 oficios de salida haciendo la notificación prestada.</p> <p>En ese orden de ideas, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 21, sea excluida.</p>	
22	<p>Como se ha tratado en todos los contratos los concesionarios no han suscrito el acta de recibido de las áreas de patio portal, sin embargo está siendo usada y Transcribe solo hasta el mes de diciembre inicio gestiones para realizar la firma del acta soporte de la entrega de dichas áreas, por tanto, se incumplen las cláusulas 7.2.2 a 7.2.6., se nota con preocupación que solo con acta firmada de fecha 12 de enero de 2018 (según oficio 090) Transcribe entrega de manera formal el área correspondiente de patio y taller portal.</p> <p>De igual forma, como no se ha realizado dicha entrega no se cumple con la cláusula 7.3 y ss.</p>	<p>En esta observación hay que hacer dos precisiones. La primera es que no es cierto que solo hasta diciembre se hicieron gestiones para realizar la firma de las actas que soportan la entrega de las áreas de los patios; la efectiva suscripción de estas obedeció a un trámite previo de diálogos buscando un punto intermedio. Así, en ese trámite, en el mes de octubre se les envió a los operadores un proyecto de ata para su revisión. Estas comunicaciones fueron puesta a disposición de la Comisión auditora a través del oficio TC-CI-07.01-1684-2017 del 19 de enero de 2017 donde se le dio traslado del comunicado</p>	<p>Analizada la respuesta al informe preliminar dada por parte del sujeto de control, hace dos precisiones 1- que no es cierto que hasta diciembre se hicieron las gestiones para realizar la firma de las actas que soportan la entrega de las aéreas de los patios.... Aseveración de la comisión que fue planteada en la observación porque hasta diciembre de 2.017, prácticamente se obligó a los operadores a firmar las actas de entrega y recibo y 2- que hay una contradicción que consagra la observación. Esto es, se afirma que hay un acta firmada de fecha 12 de enero de 2.018, lo cual es cierto, pero a región seguido se dice, textualmente "de igual forma como no se</p>

"CONTROL FISCAL CONFIABLE, TRANSPARENTE Y PARTICIPATIVO"

Pie de la Popa, Calle 30 No. 19A - 09 – CASA MORAIMA - Móvil: 3013059287

		<p>interno TC-DT-07.02-014-2017 suscrito por el Director de Planeación e infraestructura de ese momento.</p> <p>La segunda precisión es poner de manifiesto una contradicción que consagra esta observación. Esto es, se afirma que hay un acta firmada de fecha 12 de enero de 2018, lo cual es cierto, pero a renglón seguido se dice, textualmente <i>"De igual forma como no se ha realizado dicha entrega no se cumple con la cláusula 7.3 y s.s"</i>.</p> <p>Bajo ese entendido, y como quiera que la observación va dirigida a cuestionar la no entrega de los patios, se anexan en medio magnético las 3 actas de entrega y recibo de los patios a los 3 operadores del sistema, suscritas el mes de enero de 2018.</p> <p>En ese orden, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 22, sea excluida.</p>	<p>ha realizado dicha entrega no se cumple con la cláusula 7.3 ss. Como se puede leer en los contratos la Cláusula 7.3 y ss, tienen que ver con otras obligaciones respecto a los patios talleres y si efectivamente solo hasta enero se hizo entrega de las áreas correspondientes, no se le pudo dar cumplimiento a dicha cláusula.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
23	<p>Los gastos operacionales durante la vigencia 2.017, de TRANSCARIBE OPERADOR, asciende a un monto de \$ 8.845.324.320, estos gastos operacionales incluye los pagos realizados a CARTAGENA COMPLEMENTARIA S.A.S., el pago de combustible a TERPEL y los pagos realizados a BUSSCAR por el mantenimiento de la flota asignada al operador de la porción 2. Ver cuadro N° 3. Durante la misma vigencia Transcaribe Operador recibió solamente \$4.188.793.220 por concepto de kilómetros recorridos; presentándose una</p>	<p>En el mes de mayo de 2015, el Distrito de Cartagena, a través del Alcalde de esa época, suscribió con Transcaribe un Acuerdo de respaldo para la operación del Sistema integrado de Transporte Masivo de la ciudad donde adquirió el compromiso de apoyar</p>	<p>Analizada la respuesta, al informe preliminar de auditoría del sujeto de control; si bien es cierto que el Distrito mediante un acuerdo de respaldo para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad donde adquirió el compromiso de apoyar la prestación del servicio a cargo de la</p>

<p>diferencia de \$4.656.531.100, valor este que debe asumir el Distrito de Cartagena.</p> <p>Como se puede evidenciar al asumir TRANSCARIBE OPERADOR, la operación de la porción 2 del SITM, le cuesta al Distrito \$ 4.656.531.100, recursos que deben ser apalancados financieramente con el presupuesto del Distrito de Cartagena.</p>	<p>laprestación del servicio a cargo de la entidad para lograr los objetivos relacionados con la operación del sistema respecto del rol que debe cumplir Transcaribe como prestador del servicio, cuando las necesidades presupuestales así lo del sistema así lo determinen. Este Acuerdo, conforme las consideraciones expuestas en su contenido, obedeció a la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema.</p> <p>De igual forma, el Distrito de Cartagena, honrando el compromiso adquirido en el Otro si No. 1 al Convenio de Cofinanciación, en su CLÁUSULA 10 estipuló la adición a la Cláusula 7.2 "Obligaciones Especiales del Distrito", del Convenio Principal, varios numerales, entre los que se encuentra "(q) Cubrir los Costos Adicionales en que eventualmente pudiere incurrir el Proyecto".</p> <p>En ese sentido, el Distrito apalanca financieramente los gastos operacionales de la porción 2 en obediencia a los convenios mencionados, toda vez que es obligación del Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su control y vigilancia. Todo esto sin perjuicio de lo manifestado previamente e la Observación No. 16.</p> <p>Como quiera que la</p>	<p>entidad para lograr los objetivos relacionados con la operación del sistema respecto del rol que debe cumplir Transcaribe como prestador del servicio, cuando las necesidades presupuestales así lo determinen y además de ello es deber del Estado de garantizar la buena prestación de un los servicios público. Este acuerdo obedeció a la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema; el pronunciamiento de la comisión es en el sentido que si los demás concesionario con lo que se cancela por concepto de kilómetros recorridos validados, asumen los costos operacionales del sistema porque lo cancelado a Transcaribe operador por el mismo concepto no cubre los gastos operacionales de la operación de la porción 2 teniendo el distrito que asumir parte de los costos operacionales de dicha porción. En respuesta a la observación N° 16 , el sujeto de control afirma que se evidenció el contraste existente entre las obligaciones asumidas y ejecutadas por el contratista, frente al valor pagado por Transcaribe desde el inicio de la prestación del servicio; por ello mediante oficio TC-DJ-07.01-1619-2.017 fecha 11 de diciembre de 2.017, convocó al contratista CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL DE INDIAS S.A.S. a una mesa de trabajo con el propósito de revisar la equivalencia entre el cumplimiento de</p>
--	--	--

		<p>observación está orientada a cuestionar la "intervención" del distrito en el aporte a los gastos operacionales de Transcaribe operador, y que estos obedecen a compromisos adquiridos y al deber del Estado de garantizar la buena prestación de un los servicios público, en este caso el Transporte, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia, que viene señalada como No. 23, sea excluida.</p>	<p>las prestaciones contenidas en el contrato y la remuneración percibida por el contratista y la convocatoria se hace para dar inicio al procedimiento de arreglo directo pactado en la cláusula 52 del contrato CP-003 de 2.015, para efectos de lograr mutuo acuerdo a la modificación contractual que permita viabilizar la ejecución del objeto contractual bajo condiciones que resulten equivalentes para las partes. La observación de la comisión auditora es en ese mismo sentido y aunque el Distrito debe garantizar la prestación del servicio, eso no es razón suficiente para que incurra en unos gastos operacionales que deben ser cubiertos con los recursos que recibe Transcaribe operador, igual como lo hacen los otros concesionarios. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
24	<p>De otra parte, revisados los contratos con los concesionarios (SOTRAMAC, TRANSAMBIENTAL Y COLCARD), se pudo evidenciar que traen inmersa la necesidad y <u>obligatoriedad</u> de constituir unos fondos con <u>ingresos y destinación específica</u>, los cuales se describen a continuación: VER CUADRO INFORME. Los fondos se encuentran constituidos en los contratos pero <u>no han sido habilitados</u>. De acuerdo al oficio 1532 de 28 de noviembre de 2017 Transcaribe informa que se encuentra en estructuración un otrosí para que los concesionarios "...emitan las observaciones pertinentes y proceder a la firma del mismo. Hasta tanto, ninguno de los</p>	<p>Para la habilitación de los Fondos de la Operación, de cara a la realidad de la implementación del Sistema, es necesaria la modificación de los Contratos de Concesión; para lograr esta modificación se requería de la voluntad de todas las partes. Para ello se inició un proceso</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, toda vez que como se enunció en el preinforme (en la tabla de la constitución de los fondos) estos tienen procedencia y destinación específica, lo cual <u>no afecta el pago que se hace a los concesionarios</u>. La distribución de los</p>

<p><i>fondos se encuentra habilitado, los recursos permanecen sin distribuir en el fondo general del sistema". Lo anterior nos permite colegir que:</i></p> <p>En la operación del sistema que lleva más de un año (12 meses) no se ha evidenciado si existen recursos por pasajes no utilizados ni validados, lo que de conformidad con los contratos serían recursos trasladados al FMES, que permitirían contar con recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten su uso, mantenimiento y desarrollo del sistema.</p>	<p>de revisión relacionado con la distribución de los recursos provenientes de la tarifa, y se llevaron a cabo distintas mesas de trabajo donde se verificaron las fórmulas aplicables a los contratos de concesión, de manera que se precisara la destinación de los recursos para efectos de garantizar la coherencia en la distribución de aquellos en función de las necesidades del Sistema.</p> <p>Actualmente, la Oficina Asesora Jurídica se encuentra estructurando el otro modificatorio para cada contrato de concesión que permitirá implementar un procedimiento para el pago de los egresos efectivos del sistema.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita que esta observación administrativa con incidencia disciplinaria que viene señalada como No. 24, sea excluida, en vista que el ente gestor ha realizado las gestiones pertinentes para lograr la habilitación de los fondos conminando a los operadores a la revisión de los Contratos, presentado propuestas y convocado mesas de trabajo para lo propio.</p>	<p>recursos para los fondos es de conocimiento de todos y cada uno de los operadores del sistema. La constitución de los fondos desde sus inicios precisa la destinación de los recursos, de tal manera que si no era coherente con las necesidades del sistema como lo manifiesta el sujeto de control en su respuesta, se debió realizar un ajuste desde el inicio de la operación, y aun así se debieron habilitarse los fondos que ya cuentan con recursos como los son:</p> <p>El FPNU (pasajes vendidos no validados con vigencia 12 meses)</p> <p>FREVIC (recursos provenientes de la venta del lote inicia de medios de pago)</p> <p>Y como se menciona en la siguiente observación si se realizara la evaluación de los niveles de servicio se podría habilitar el FSLA. Adicionalmente, el FSLA (es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema cuya finalidad es acumular los recursos provenientes de las multas impuestas a los concesionarios y los descuentos aplicados en la remuneración de los concesionarios...) debe tener los recursos de las multas impuestas a COLCARD.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo con Alcance Disciplinario, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control,</p>
---	--	--

			con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.
25	<p>No existe evaluación de los niveles de servicio, por tal motivo, no hay ingresos con destinación al FSLA, esto afecta de manera grave porque dichos recursos y rendimientos serán destinados al Fondo de Contingencias FC, al no haber dicha transferencia de aportes se ve afectada la tarifa usuario por: a)- Por no permitir absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa usuario, b)- No permite diferir el incremento de la tarifa usuario y c- no permite mitigar Catástrofes que afecten al sistema o alguno de sus componentes y que represente riesgos para la continuidad de la prestación del servicio.</p>	<p>El ente de control asegura que por la no evaluación de los niveles de servicio, no hay ingresos con destinación a FSLA, lo que afecta la tarifa usuario, pero la tarifa usuario no se afecta por esa razón.</p> <p>Los contratos de concesión TC-LPN-004-2013 y SA-MC-007-2014, en la Cláusula 24 "TARIFA USUARIO", indican que el ajuste tarifario se debe realizar en los meses de enero y junio de cada año, entendiéndose que el Sistema se encuentra en fase II de su implementación:</p> <p><i>...Previo a la fase 3, la tarifa al usuario se ajustará en el mes de enero y en el mes de junio de cada año, sin sobrepasar incrementos a cincuenta pesos, siempre y cuando (i) los ingresos totales del sistema en el periodo i-1 sean menores a los Egresos Teóricos del Sistema Calculados para el periodo i-1 y (ii) hayan transcurrido más de 5 meses entre el mes de ajuste (enero o junio) y el mes de inicio del sistema"</i></p> <p>Mediante otrosí No 3 al contrato de Concesión SA-MC-007-2014, firmado con Transambiental S.A.S., y otrosí No. 7 al contrato de Concesión TC-LPN-004 de 2013, firmado con Sotramac S.A.S. se modificó la cláusula 24, adicionado el siguiente parágrafo:</p> <p><i>"Para mitigar el riesgo de</i></p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, porque como se expresó en la observación 13 la evaluación de los niveles de servicio no es efectuada por Transcribe por tanto no hay recursos en el FSLA.</p> <p>La respuesta del sujeto de control no desvirtúa la observación toda vez que el artículo 35 de los contratos firmados con SOTRAMAC Y TRANSAMBIENTAL expresan (...) <i>Los recursos conformados por los montos que se deduzcan por concepto de descuentos por niveles de servicio y las multas a los Concesionarios del Sistema Transcribe, será transferidos al FSLA y posteriormente al FC. (...) Los rendimientos semanales del FSLA serán transferidos al FC. (...) Los recursos que ingresaron en el periodo de pago anterior al FSLA serán transferidos en el periodo de pago siguiente al FC.</i> Así las cosas, en el entendido que no hay calificación de los niveles de servicio ni recursos en el FSLA no es posible hacer traslados al FC, donde este fondo de contingencias tiene como objetivos los señalados en la Informe preliminar.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo con</p>

	<p><i>tarifa, es obligación de TRANSCARIBE remitir una comunicación en septiembre de año anterior a aquél en que se debe hacer el aumento de tarifa al Usuario, informando a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito, el incremento de la Tarifa Técnica acumulado desde el año inmediatamente anterior hasta septiembre y el incremento de la Tarifa Técnica estimado hasta diciembre de ese año, al igual que el incremento sugerido en la Tarifa al Usuario, según la fórmula incluida en la presente cláusula.</i></p> <p><i>En esa misma comunicación, TRANSCARIBE calculará e informará a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito el valor total estimado de afectación de los ingresos del Sistema en el evento en que no se ajuste la Tarifa al Usuario de acuerdo o en función del resultado arrojado en la presente cláusula, de forma tal que tanto la Alcaldía como la Secretaría de Hacienda tengan certeza sobre el valor que el Distrito debería apropiarse presupuestalmente y desembolsar al patrimonio autónomo del Sistema, mensualmente durante el siguiente año (en alícuotas iguales) como compensación, en caso de no incrementar la Tarifa al Usuario."</i></p> <p>La cláusula 24 describe las fórmulas a utilizar y el mecanismo de actualización tarifaria del Sistema, así:</p>	<p>Alcance disciplinarios, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>
--	--	---

"El ajuste de la Tarifa al Usuario se realizará en enero de cada año a partir del cálculo de los Egresos Teóricos del Sistema y los viajes que constituyeron pago en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con la siguiente formulación:

$$TU_i = \text{Múltiplo Superior} (TT_{i-1} * CA_i)$$

Donde:

TU_i : Tarifa al Usuario en el periodo i

Múltiplo Superior: Función que aproxima al entero superior en la moneda de denominación más baja para efectos prácticos de cobro de tarifa.

TT_{i-1} : Tarifa Técnica del Sistema Transcribe para el periodo $i-1$ definida de acuerdo con la siguiente ecuación:

CA_i : Canasta de Ajuste del periodo i

$$TT_{i-1} = (ESC_{i-1} / PV_{i-1})$$

Donde:

TT_{i-1} : Tarifa técnica del Sistema en el periodo $i-1$

ESC_{i-1} : Total de Egresos Teóricos del Sistema Calculados para cada Beneficiario Pago en el periodo $i-1$

PV_{i-1} : Viajes que constituyeron pago en el periodo $i-1$

CA_i : Canasta de Ajuste del periodo i , de acuerdo a:

		<p>$CA_i = Op(Pop_{i-1}) \times AopESCi-1$</p> <p>Donde:</p> <p>Op: Son todos los conceptos de pago de los beneficiarios de Pagos de la Fiducia (todos los operadores que constituyeron egresos del sistema).</p> <p>ESC_{i-1}: Total de Egresos Teóricos del Sistema Calculados de acuerdo a la fórmula de pago de cada concepto de pago de cada Beneficiario pago en el periodo i-1.</p> <p>Aop: Ajuste aplicado a la tarifa de remuneración de cada concepto de pago en el periodo i.</p> <p>Pop_{i-1}: Egreso Teórico del concesionario op del sistema en el periodo i-1 por su concepto de pago.</p> <p>El periodo de cálculo de la anterior ecuación corresponde al tiempo transcurrido desde el anterior incremento a la tarifa al usuario.</p> <p>Previo a la fase 3, la tarifa al usuario se ajustará en el mes de enero y en el mes de junio de cada año, sin sobrepasar incrementos a cincuenta pesos, siempre y cuando (i) los ingresos totales del sistema en el periodo i-1 sean menores a los Egresos Teóricos del Sistema Calculados para el periodo i-1 y (ii) hayan transcurrido más de 5 meses entre el mes de ajuste (enero o junio) y el mes</p>	
--	--	---	--

		<p>de inicio del sistema.</p> <p>Si los ingresos totales del sistema en el periodo i-1 son menores a los Egresos Teóricos del Sistema Calculados para el periodo i-1, posterior a la fase 3, la tarifa al usuario se ajustará anualmente de acuerdo la variación de la tarifa técnica.</p> <p>La anterior fórmula se diseñó teniendo en cuenta las denominaciones circulantes a la fecha de suscripción del presente Contrato de Concesión. Las partes aceptan que la denominación más baja en circulación para efectos prácticos de cobro de tarifa será la que revise y ajuste TRANSCARIBE S.A. al finalizar cada año.</p>	
26	<p>El FONDO DE RESPALDO PARA VIAJES A CRÉDITO (FREVI), que es el fondo que respalda el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras, y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externos, tampoco ha sido habilitado muy a pesar de haberse realizado la venta del primer lote de medios de pagos, la constitución de este fondo permitiría dinamizar el sistema porque arreglaría y aumentaría la demanda del sistema teniendo en cuenta la deficiencia de puntos de venta externa;</p>	<p>El aumento de la demanda no es una consecuencia de la implementación del viaje a crédito toda vez que la finalidad del FREVI es respaldar el ingreso de usuarios a crédito, lo que significa que cuando el usuario ingrese nuevamente al sistema, este hará el cobro de lo adeudado.</p> <p>La demanda del sistema está contemplada, desde principio, en la salida de las rutas del transporte público es decir, que en la medida que se logre la desintegración de los buses y se incluyan la flota en las rutas planeadas se va aumentando la demanda, obteniendo la esperada.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita que esta observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria, que viene señalada como No. 26, sea excluida, toda vez que no se da la</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, toda vez que si bien es cierto la demanda no depende directamente de la existencia de los viajes a crédito, no se entiende por qué si los recursos están no se habilitó dicho fondo, lo cual si redundaría en un mejor servicio al usuario y de esta forma cumplir con otro de los objetivos del sujeto de control que es <i>"Mejorar el nivel de satisfacción de la comunidad"</i></p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo con Alcance disciplinario, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que</p>

		afectación manifestada.	debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.
27	<p>Respecto del Fondo de Operadores, los aportes deberán hacerse dentro de los 15 días calendario siguientes a que Transcribe S.A. lo requiera, una vez verificada la ocurrencia de las siguientes dos condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que la TT sea superior a la TU+ TFET durante cuatro semanas continuas. • Que en cualquier semana del año el saldo disponible en el Fondo de Contingencias sea inferior al 80% de los Egresos Teóricos del Sistema, de esa misma semana. <p><u>La constitución de este fondo lograría que se cubriera la obligación que tiene Transcribe con los concesionarios por la diferencia entre egresos e ingresos, dichos aportes no se han realizado a la fecha, aun cuando se ha cumplido la primera condición, lo que denota una falla en la gestión de Transcribe ente gestor</u></p> <p>Sin embargo, la comisión auditora observó que los fondos según lo estipulado en el contrato están bien estructurados, no afectaría la remuneración a los concesionarios, ni tendrían que realizar inversión adicional, pero sí afecta el fin por el cual fue constituido, el servicio del usuario (ventas a crédito), subsidio a tarifas diferenciales, y como tal al mismo sistema, como contingencias con la estructura de la tarifa al usuario.</p> <p>Además en la liquidación de pagos se observa traslado del fondo de contingencias a la bolsa del sistema en la semana 1, 3, 4, 6, 7, 8 por un monto total de \$305.533.988, si no están habilitados por qué se hacían los traslados.</p> <p>Los concesionarios y contratistas tienen la obligación contractual de pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de entrega de los bienes, sea esta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares en tanto los bienes de uso público y obra de infraestructura se encuentran excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles, en los términos señalados en la Ley 1807 de 2012. Estas obligaciones contractuales relacionadas con las áreas correspondientes de patios y talleres las debe asumir TRANSCRIBE S.A., porque la entrega y recibo de las áreas correspondientes no se hizo efectiva de acuerdo a lo señalado en los contratos. Muy a pesar de haberse iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2.015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2.016 del SITM respectivamente. Hasta la fecha el</p>	<p>Para la habilitación de los Fondos de la Operación, de cara a la realidad de la implementación del Sistema, es necesaria la modificación de los Contratos de Concesión; para lograr esta modificación se requería de la voluntad de todas las partes. Para ello se inició un proceso de revisión relacionado con la distribución de los recursos provenientes de la tarifa, y se llevaron a cabo distintas mesas de trabajo donde se verificaron las fórmulas aplicables a los contratos de concesión, de manera que se precisara la destinación de los recursos para efectos de garantizar la coherencia en la distribución de aquellos en función de las necesidades del Sistema.</p> <p>Actualmente, la Oficina Asesora Jurídica se encuentra estructurando el otrosí modificatorio para cada contrato de concesión que permitirá implementar un procedimiento para el pago de los egresos efectivos del sistema.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita que esta observación administrativa con incidencia disciplinaria que viene señalada como No. 27, sea excluida, en vista que el ente gestor ha realizado las gestiones pertinentes para lograr la habilitación de los fondos</p>	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, toda vez que según el otrosí #8 firmado el 29 de noviembre de 2017 con TRANSAMBIENTAL y el otrosí #14 firmado el 30 de noviembre de 2017 con SOTRAMAC ratifican las cláusulas "SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES", así las cosas queda en evidencia que cumpliéndose la condición No. 1 la cual expresa (...) Que la TT sea superior a la TU+ TFET durante cuatro semanas continuas, no se ha habilitado el fondo operadores hecho que no sería causal de modificación ya que en los contratos y otrosíes esta expresada de manera clara la forma como se debe hacer el desembolso a este fondo.</p> <p>Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo con Alcance disciplinario, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el incumplimiento presentado.</p>

	<p>concesionario Cardique y el contratista Cartagena Complementaria y social no han suscrito el acta de entrega y recibo de las áreas correspondientes.</p>		
28	<p>Los Planes de Manejo Ambiental tienen como objeto brindar herramientas necesarias para el buen manejo de los elementos constituyentes del medio físico, biótico y social; durante el desarrollo de las actividades definidas en un proyecto.</p> <p>Muy a pesar de existir una obligación contractual, en materia ambiental, de los concesionario y contratistas y haber iniciado la etapa pedagógica el 10 de noviembre de 2015 y la etapa operativa el 26 de marzo de 2016 del SITM respectivamente se ha presentado incumplimiento por parte de ellos: 1- el operador de la porción N° 1 SOTRAMAC S.A.S, solo hasta el 1 de diciembre de 2.017, presentó a CARDIQUE el Plan de Manejo Ambiental y gestión social elaborado y debidamente aprobado por TRANSCARIBE S.A., 2- TRANSCARIBE S.A.-GESTOR envió al operador de la porción 2, TRANSCARIBE OPERADOR-CARTAGENA COMPLEMENTARIA Y SOCIAL, sólo hasta el 29 de noviembre de 2017 el oficio TC-DT-O7.01-1542-2.017, para la aprobación diseño final plan de manejo ambiental y gestión social y 3- El operador de la porción N° 3, TRANSAMBIENTAL S.A.S, sólo hasta el 10 de Octubre de 2017, presentó a CARDIQUE el Plan de Manejo Ambiental y gestión social elaborado y debidamente aprobado por TRANSCARIBE S.A.,</p>	<p>Desde octubre de 2016, a través del Ing. Jaime Orozco Centeno, Asesor ambiental externo de la entidad, se ha venido realizando el seguimiento y la revisión por parte de TRANSCARIBE S.A. de los Planes de Manejo Ambiental presentados a consideración por cada uno de los tres (3) Operadores del Sistema, para obtener la aprobación respectiva y darle traslado a la autoridad competente del tema. Esto último fue lo que se logró en el último trimestre de año pasado, pero ello no quiere decir que no se haya trabajado en el tema con anterioridad.</p> <p>Para corroborar lo manifestado, a continuación se relacionará brevemente la gestión realizada, anexando a esta respuesta, los documentos físicos que la soportan.</p> <ul style="list-style-type: none"> En el período comprendido entre febrero y marzo de 2017 se revisó el Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social elaborado para la Operación del Sistema por el CONCESIONARIO TRANSAMBIENTAL S.A.S. y presentado ante TRANSCARIBE S.A. para su aprobación, con miras al posterior envío a la Autoridad Ambiental Competente, en procura de conseguir la resolución aprobatoria de los lineamientos ambientales 	<p>La Comisión Auditora no valida la respuesta de la entidad, porque si bien es cierto que se han realizado gestiones relacionadas con los planes de manejo ambiental, como bien lo señalan en la respuesta a dicho informe preliminar, la obligación contractual de los concesionarios y Transcaribe gestor va más allá, tiene que ver con la aprobación en implementación del PMA que es realmente lo que va a mitigar el impacto ambiental de las actividades que realizan los operación SITM; como viene dicho en la observación no se le ha dado cumplimiento a dicha obligación por que dicho planes aun no cuentan con la resolución aprobatoria de Cardique, que es la autoridad ambiental; si aún no se cuenta con dicha resolución, menos se podrán implementar las acciones que, como viene dicho, mitigan el impacto ambiental de sus actividades, teniendo en cuenta que en los patios de los concesionarios se llevan a cabo actividades de gran impacto ambiental como cambio de aceite a los vehículos, etc. Por lo anterior, queda en firme la Observación planteada constituyéndose en un Hallazgo Administrativo sin Alcance, y se deben establecer las acciones de mejoras en el Plan de Mejoramiento que debe suscribir la entidad con el Órgano de Control, con el fin de no seguir con el</p>

		<p>establecidos para la operación. Como consecuencia de esto, mediante oficio TC-DT-07.01-0278-2017 de fecha 10 de Marzo de 2017, dirigido al CONCESIONARIO TRANSAMBIENTAL S.A.S., con Asunto: Respuesta Oficios TASG-201702-026 y</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ TAGG-201611-015 – Observaciones referidas al Plan de Manejo Ambiental (PMA), Plan de Contingencia, Programa de Implementación del PMA (PIPMA), Sistema de Gestión Ambiental y Plan de Gestión Social, presentados ante TRANSCARIBE S.A., se remitieron al Operador 3 del Sistema, las Observaciones y Comentarios pertinentes derivados de la revisión efectuada, con la recomendación de tenerlos muy en cuenta, para la elaboración del documento definitivo del Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social. ▪ En el período comprendido entre marzo y abril de 2017, se avanzó en la revisión del documento “Primera Parte-Plan de Manejo Ambiental” enviado por SOTRAMAC S.A.S. a TRANSCARIBE S.A., elaborado por parte de este CONCESIONARIO. ▪ Se adelantaron mesas de Trabajo con el personal de TRANSAMBIENTAL S.A.S. - 30 de marzo, 02 de mayo de 2017, 06 de junio de 2017, entre otras -, para intercambiar conceptos, acordar 	<p>incumplimiento presentado.</p>
--	--	---	-----------------------------------

	<p>planteamientos definitivos en relación con las Observaciones de TRANSCARIBE S.A. al Plan de Manejo Ambiental propuesto por dicho CONCESIONARIO e ir ultimando detalles frente al documento a presentar ante la autoridad competente.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Mediante oficio TC-DT-07.01-0719-2017 de fecha 14 de Junio de 2017, dirigido a VLADIMIR CASTRO MENDOZA, Representante Legal de TRANSAMBIENTAL S.A.S., con Asunto: Observaciones Finales Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social OPERADOR 3 – TRANSAMBIENTAL S.A.S., se remitieron al CONCESIONARIO, las Observaciones Finales relacionadas con el Diseño del Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social presentado en su momento por el mencionado OPERADOR 3, con miras a la elaboración del Documento Definitivo del Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social a remitir a la Autoridad Ambiental Competente, por parte de este OPERADOR.▪ Mediante oficio TC-DT-07.01-0748-2017 de fecha 23 de Junio de 2017, dirigido a SEBASTIÁN NIETO SALAZAR, Gerente General de SOTRAMAC S.A.S., con Asunto: Observaciones Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social OPERADOR 1 - SOTRAMAC S.A.S. Respuesta Oficio AM/364/15 del 10-03-2015. Rad.Int.0326 del 10 de Marzo de 2015,
--	---

		<p>mediante el cual se remitieron al CONCESIONARIO OPERADOR 1, las Observaciones relacionadas con el Diseño del Plan de Manejo Ambiental presentado en su momento por este OPERADOR, con miras a la elaboración del Documento Definitivo del Plan de Manejo Ambiental y Gestión Social a remitir a la Autoridad Ambiental Competente, por parte de SOTRAMAC S.A.S.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ En cuanto a Cartagena complementaria y social de indias, como operadores de la porción No. 2, también se realizaron gestiones en aras de avanzar con la revisión de su Plan de Manejo Ambiental, presentado a Revisión de TRANSCARIBE S.A. el 7 de Junio de 2017. Así, mediante TC-DT-07.01-0765-2017 de fecha 28 de Junio de 2017, se remitieron las Observaciones relacionadas con el Borrador Plan de Manejo Ambiental presentado.▪ Las mesas de trabajo también se llevaron a cabo con el personal de SOTRAMAC S.A.S. para aclarar determinadas inquietudes, en relación con las Observaciones de TRANSCARIBE S.A. al Plan de Manejo Ambiental Propuesto por dicho CONCESIONARIO, manifestadas por la Entidad mediante Oficio TC-DT-07.01-0748-2017 de fecha 22 de Junio de 2017.	
--	--	---	--

Se anexan 66 folios como

		<p>evidencia escrita de las acciones adelantadas durante los procesos de revisión y aprobación de los Planes de Manejo Ambiental de los OPERADORES 1, 2 y 3 del SITM TRANSCARIBE S.A.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita que esta observación administrativa sin incidencia que viene señalada como No. 28, sea excluida.</p>	
--	--	---	--