



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Auditoría Financiera y de Gestión

Terminal de Transporte S.A. - TTSA

Código Auditoría No. 90

Fecha: octubre de 2024



INFORME FINAL DE AUDITORÍA FINANCIERA Y DE GESTIÓN

EMPRESA TERMINAL DE TRANSPORTE - TTSA.

PAD 2024

CÓDIGO DE AUDITORÍA No. 90

Julián Mauricio Ruiz Rodríguez

Contralor de Bogotá D.C.

Javier Tomás Reyes Bustamante

Contralor Auxiliar

Cesar Dinel Camacho Urrutia

Director Sectorial Movilidad

Sebastián José Bitar Arango

Subdirector de Fiscalización Movilidad

Pedro Antonio Rojas Herrera

Asesor

Equipo de auditoría:

Manuel Fernando Poveda Atara	Gerente 039-01
Patricia Benítez Peñaloza	Profesional Especializado 222-07
Nelly Vargas Jiménez	Profesional Especializado 222-05 (E)
Diany Yolima Rincón Pérez	Profesional Especializado 222-07
Nelson Mauricio Herrera Vargas	Profesional Especializado 222-07
Karold Edith Álvarez Viñuela	Profesional Universitario 219-03
Rafael David Chararí Valbuena	Profesional Universitario 219-03 (E)
Jorge Efraín Laverde Enciso	Profesional Especializado 222-07 (E)
Jaime Alejandro Rodríguez Gama	Profesional Especializado 222-07
Mateo José Hernández Murcia	Contratista
María Elena Forero	Contratista
Jorge Omar Ripoll Vergel	Contratista

Período auditado 2023

Bogotá, D.C., octubre de 2024

TABLA DE CONTENIDO

1.	DICTAMEN INTEGRAL.....	7
1.1	RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN.....	9
1.1.1	Concepto sobre la rendición y revisión de la cuenta	9
1.1.2	Concepto sobre la calidad y eficiencia del control fiscal interno.....	10
1.1.3	Gestión Financiera	10
1.1.4	Opinión sobre los estados financieros.....	11
1.1.5	Concepto control interno contable.....	11
1.1.6	Concepto sobre el desempeño financiero	11
1.1.7	Gestión Presupuestal	12
1.1.8	Gestión de Inversión y Gasto	13
1.1.9	Concepto sobre el cumplimiento del plan de mejoramiento	15
1.1.10	Concepto sobre el fenecimiento.....	15
1.2	PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MEJORAMIENTO	15
2.	ALCANCE DE LA AUDITORÍA.....	17
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	18
3.1	CONTROL FISCAL INTERNO	18
3.1.1.	Inexistencia o Diseño inadecuado del Control.....	18
3.1.2.	Inefectividad de los Controles.....	18
3.2.	MACROPROCESO GESTIÓN FINANCIERA.....	21
3.2.1.	Proceso Estados Financieros	21
3.2.1.1.	<i>Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por falta de gestión oportuna en el pago del impuesto predial del inmueble identificado con CHIP AAA0077HWWW año gravable 2013, ante la Secretaría Distrital de Hacienda.</i>	<i>28</i>
3.2.1.2.	<i>Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$2.124.470, por pago de sanciones e intereses de mora ante la Secretaría Distrital de Hacienda durante la vigencia 2023.</i>	<i>33</i>
3.2.1.3.	<i>Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$3.902.504, por pago de sanciones e intereses de mora ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.</i>	<i>41</i>
3.2.2.	Proceso Desempeño Financiero	49
3.2.2.1.	<i>Razón corriente</i>	<i>49</i>

3.2.2.2. Capital de Trabajo	49
3.2.2.3. Nivel de Endeudamiento.....	50
3.2.2.4. Endeudamiento en el corto plazo	50
3.2.2.5. Margen de utilidad operacional.....	50
3.2.2.6. Margen de utilidad neta	50
3.3. MACROPROCESO GESTIÓN PRESUPUESTAL.....	51
3.3.1. Ejecución de ingresos.....	52
3.3.2. Ejecución de gastos.....	54
3.3.3. Cuentas por pagar a 31 de diciembre de 2023.....	55
3.4. MACROPROCESO GESTIÓN DE INVERSIÓN Y GASTO.....	56
3.4.1. Plan estratégico TTSA.....	56
3.4.1.1. Cumplimiento de metas del Plan Estratégico 2023 TTSA.	57
3.4.1.2. Hallazgo administrativo por bajo avance físico e incumplimiento de la Meta 16. “Definir e implementar el 100% el modelo de automatización de la Tasa de Uso de la Terminal -TUT, a 31 de diciembre de 2023” del Objetivo Estratégico No. 3 Mejorar el servicio a los usuarios.	61
3.4.1.3. Cumplimiento de Metas del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA... 62	
3.4.1.4. Hallazgo administrativo por bajo avance físico e incumplimiento de la Meta “Realizar 12 mediciones de parámetros IN SITU en la PTAR del Módulo de Excretas”; del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA en la vigencia 2023; así como inconsistencia en el respectivo indicador de resultado.	67
3.4.1.5. Balance Social de la Gestión Vigencia 2023 TTSA.	68
3.4.1.6. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la TTSA.....	73
3.4.1.6.1. Herramientas de planificación para la adopción e incorporación de los ODS.	74
3.4.1.6.2. Monto del presupuesto público (asignado y ejecutado).	76
3.4.1.6.3. Mecanismos de participación ciudadana y canales de comunicación para el logro de los ODS.	77
3.4.1.7. Política pública sectorial – Plan de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS.	77
3.4.2. Proceso Gasto Público	78
3.4.2.1. Contrato No. 1724 de 2021 y contrato No. 1684 de 2022	83
3.4.2.1.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal por valor de \$48.799.985 por el pago de intereses, con ocasión de los Contratos Interadministrativos Nos. 1724/2021 y 1684/2022, suscritos entre la Terminal de Transporte S.A. y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.	84
3.4.2.2. Contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023.....	92

3.4.2.2.1. Hallazgo administrativo, porque la TTSA no realizó el descuento por ANS del contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023, por la ausencia de personal en los meses de abril y mayo de 2024. (Desvirtuada Parcialmente).....	93
3.4.2.3 Contrato Interadministrativo 2470 de 2021	97
3.4.2.3.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$9.603.776, por pérdida y hurto de Cepos sin que se adelanten las gestiones oportunas y efectivas para la recuperación de los dineros invertidos, por parte del operador de las Zonas de Parqueo Pago.	98
3.4.2.3.2. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento de las obligaciones contractuales específicas de la Terminal, cláusula 4. literales a y j, pactadas en el contrato interadministrativo No. 2470 de 2021.	105
3.4.2.3.3. Hallazgo administrativo por incumplimiento del anexo 1 “Especificaciones Técnicas” que hace parte del Contrato Interadministrativo 2470 de 2021, en virtud del proceso de estructuración y particularmente, de la habilitación de los segmentos viales.	117
3.4.2.4. Contrato de Suministro 73 de 2024	121
3.4.2.4.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, por deficiencias en la planeación de los actos modificatorios del contrato de suministro No.73 de 2024 y diferencias en documentos precontractuales.	121
3.4.2.5. Contrato prestación de servicios No. 081 de 2023	127
3.4.2.5.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y Fiscal, en cuantía de \$54.608.743, por el pago por parte de la Terminal de Transporte S.A. a la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB, correspondientes a 3.099 celdas de parqueo en vía que no registraron ningún ingreso en los meses facturados del contrato No. 081 de 2023.	127
3.5. PLAN DE MEJORAMIENTO	133
3.5.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por la formulación de acciones inefectivas en el Plan de Mejoramiento Institucional.	163
4. OTROS RESULTADOS.....	168
4.1. DERECHO DE PETICIÓN No. 735 DE 2024	168
4.1.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento de las responsabilidades de la Terminal en su calidad de Operador y Administrador de las ZPP y Estacionamientos fuera de vía, por deficiencias en el control de los usuarios que toman numerosas reservas, con tiempos prolongados y para un gran número de vehículos y control del uso de los estacionamientos.	168
4.2. DERECHO DE PETICIÓN No. 2168 de 2023	173
4.3. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL PMI	175
4.4. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL CONTRATO TT-82-2023.....	175
5. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS DE AUDITORÍA.....	177

1. DICTAMEN INTEGRAL

Doctor

SEBASTIÁN VELÁSQUEZ GALLÓN

Gerente General

TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

La Ciudad

La Contraloría de Bogotá D.C., con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política, modificados por el Acto Legislativo 04 de 2019, el Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 42 de 1993 y el Decreto Ley 403 de 2020, practicó auditoría financiera y de gestión a la Terminal de Transporte S.A. – TTSA, mediante la evaluación de los principios de economía, eficiencia y eficacia, con que administró los recursos puestos a su disposición.

Asimismo, con la evaluación de los resultados del presupuesto de ingresos y gastos, los planes, programas y proyectos, el gasto público, la calidad y eficiencia del control fiscal interno, el cumplimiento al plan de mejoramiento, el desempeño financiero, el examen de la situación financiera a 31 de diciembre de 2023 y el estado de resultados integral durante el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2023.

Las cifras obtenidas fueron comparadas con las de la vigencia anterior, en la revisión efectuada a los Estados Financieros presentados por la Empresa Terminal de Transporte S.A. con corte a 31 de diciembre de 2023. Así mismo, se comprobó si las operaciones financieras, administrativas y económicas fueron realizadas en cumplimiento de las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables.

Conforme a la adaptación de los procedimientos de la Contraloría de Bogotá D.C. a la Guía de Auditoría Financiera y de Gestión, este informe de auditoría contiene: la opinión sobre los estados financieros, la opinión presupuestal y el concepto sobre la inversión y el gasto.

Es responsabilidad de la administración de la Empresa Terminal de Transporte S.A. el contenido de la información suministrada y analizada por la Contraloría de Bogotá D.C. Así mismo, es responsable por la preparación y presentación fiel de los estados financieros, libres de errores significativos, de conformidad con el Régimen de Contabilidad Pública, el Marco Normativo de Empresas que no cotizan en el mercado de valores, y que no captan ni administran ahorro del público prescrito por la Contaduría General de la Nación y por otras entidades competentes. Igualmente, de implementar los controles internos, que considere necesarios para el logro de estos fines.

La responsabilidad de la Contraloría de Bogotá consiste en producir un informe integral que contenga el pronunciamiento sobre el fenecimiento (o no) de la cuenta, con fundamento en la aplicación de los sistemas de control de gestión, resultados y financiero (opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y el presupuesto), el acatamiento a las disposiciones legales, y la calidad y eficiencia del control fiscal interno.

La Contraloría de Bogotá, D.C., ha llevado a cabo esta auditoría financiera y de gestión, de conformidad con los principios aplicables de las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores - ISSAI, emitidas por la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI). De conformidad con las ISSAI, la Contraloría de Bogotá aplica juicio profesional, mantiene una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría y cumple con los requerimientos de ética en relación con la independencia.

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

La evaluación se realizó de acuerdo con las normas, políticas y procedimientos establecidos por la Contraloría de Bogotá D.C., con enfoque en riesgos, que permitió obtener evidencia suficiente y apropiada de auditoría; por consiguiente, requirió la planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcionara una base razonable para fundamentar los conceptos y las opiniones expresada en el dictamen integral.

El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los estados financieros, los informes presupuestales, informes de la gestión fiscal, el cumplimiento de las disposiciones legales y estatutarias, así como la adecuada implementación y funcionamiento del sistema de control interno.

En el desarrollo de la labor realizada se presentaron las siguientes limitaciones que afectaron el alcance de nuestra auditoría, como fue la no entrega de información en los términos solicitados por este ente de control, así mismo, deficiencias en la entrega y funcionamiento de las herramientas tecnológicas, por lo que la Contraloría de Bogotá D.C. se reserva el derecho de revisar el tema y pronunciarse al respecto con relación a los hechos que pudieron ocurrir durante esta vigencia.

1.1 RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

1.1.1 Concepto sobre la rendición y revisión de la cuenta

El representante legal de la Terminal de Transporte S.A., rindió la cuenta anual consolidada por la vigencia fiscal del año 2023, dentro de los plazos previstos en la Resolución 002 de 2022, presentada a la Contraloría de Bogotá D.C. a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal –SIVICOF con fecha de recepción 15 de febrero de 2024, dando cumplimiento a lo establecido en los procedimientos y disposiciones legales que para tal efecto se han determinado.

1.1.2 Concepto sobre la calidad y eficiencia del control fiscal interno

Corresponde a la Contraloría de Bogotá, conceptuar sobre la calidad y eficiencia del sistema de control fiscal interno para asegurar el cumplimiento de los principios de la gestión fiscal¹.

El control fiscal interno implementado en la entidad Terminal de Transporte S.A. en cumplimiento de los principios de la gestión fiscal, en cuanto a la existencia y el diseño de sus controles obtuvo una calificación de 89.60% valorándose como adecuado. Adicionalmente, en cuanto a la efectividad de los controles obtuvo una calificación de 81.94% que lo clasifica como efectivo; calificaciones que permiten evidenciar que el conjunto de mecanismos, controles e instrumentos establecidos para salvaguardar los bienes, fondos y recursos públicos puestos a su disposición, garantizan su protección y adecuado uso; así mismo, permiten el logro de los objetivos institucionales; en consecuencia, la calidad y eficiencia del control fiscal interno obtuvo una calificación de 80%, valorado como eficiente.

1.1.3 Gestión Financiera

Estados Financieros

Fundamento de la opinión

¹ Numeral 6° - Artículo 268 de la Constitución Política de Colombia.

No se presentaron incorrecciones ni imposibilidades en la auditoría.

1.1.4 Opinión sobre los estados financieros

Opinión limpia o sin salvedades

En nuestra opinión, los Estados Financieros arriba mencionados, presentan razonablemente, en todo aspecto significativo, la situación financiera de la Empresa Terminal de Transporte S.A., a 31 de diciembre de 2023, así como los resultados de las operaciones por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios y normas establecidas por las autoridades competentes y/o los prescritos por el Contador General de la Nación.

1.1.5 Concepto control interno contable.

El control interno contable implementado en la Empresa Terminal de Transporte S.A., en cuanto a la existencia y el diseño de sus controles obtuvo una calificación de 90% valorándose como adecuado; adicionalmente, en cuanto a la efectividad de los controles obtuvo una calificación de 76.7% que lo categoriza como efectivo; en consecuencia, la calidad y eficiencia del control interno contable obtuvo una calificación de 80% valorado como **EFICIENTE**.

1.1.6 Concepto sobre el desempeño financiero

Esta evaluación se realiza con base en los resultados de los indicadores financieros aplicados con fundamento en la información de los Estados Financieros.

El concepto sobre el desempeño financiero se fundamenta en el resultado de la aplicación e interpretación de los indicadores financieros, en términos de eficiencia y

eficacia, para determinar el nivel de sostenibilidad y de crecimiento empresarial, orientado a maximizar el valor de la empresa y de sus accionistas; así mismo, establece las debilidades en su situación financiera y operativa. Considera igualmente la eficacia en la administración de los excedentes financieros y el desempeño financiero y económico donde tiene participación accionaria y patrimonial.

Dependiendo de los resultados obtenidos, se concluye que el desempeño financiero fue **EFFECTIVO**.

1.1.7 Gestión Presupuestal

Presupuesto de ingresos

Fundamento de la opinión

La TTSA, durante la vigencia 2023, cumplió con los niveles de recaudo programados provenientes de las diferentes líneas de negocio (derechos de uso de la Terminal, Arrendamientos, Servicio de Parqueadero, Zona de parqueo Pago, entre otros).

Presupuesto de gastos

Fundamento de la opinión

Producto de la evaluación al componente de presupuesto de la TTSA, ésta aplicó de manera adecuada y oportuna los procedimientos internos del área respectiva, tanto en los registros, como en el proceso de cierre presupuestal cumpliendo con lo establecido en el Manual Presupuestal de la Empresa.

Opinión sobre el presupuesto

En este numeral de acuerdo con los resultados obtenidos en la evaluación a los informes presupuestales, se establece el tipo de opinión respectivo, como se presenta a continuación:

Opinión limpia o sin salvedades

En opinión de la Contraloría de Bogotá, D.C., la información presupuestal arriba mencionada, presenta razonablemente, en todo aspecto significativo, la situación presupuestal de la de la TTSA, por la vigencia fiscal 2023, así como los resultados de las operaciones por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios y normas prescritas.

1.1.8 Gestión de Inversión y Gasto

Concepto de la gestión de la inversión y el gasto.

Como resultado de la auditoría adelantada, el concepto sobre la gestión de la inversión ejecutada en cumplimiento de las metas y objetivos del Plan Estratégico Corporativo fue en general Eficaz y Eficiente.

La entidad fue eficaz en el cumplimiento de sus metas por su alta ejecución en la mayoría de las metas, que generó una calificación de 80,2%, como consecuencia a la realización y oportunidad en la entrega de los productos y servicios programados para el logro de las metas, su eficiencia presentó una calificación 81,4%, en consideración a que los recursos presupuestados fueron ejecutados en general de acuerdo a lo planeado, cumpliendo con los objetivos establecidos.

Por lo anterior, se concluye que la gestión fue efectiva con calificación del 80,8% en razón a que los recursos programados y ejecutados cumplen con los objetivos planteados; por lo tanto, este ente de control evidencia mejoramiento en la situación diagnosticada en la vigencia 2023. Así mismo, los bienes o servicios programados fueron entregados y cumplen en gran medida con los requisitos de lo demandado; por consiguiente, la entidad realizó un uso adecuado de los recursos.

El resultado es producto del análisis y calificación a través del examen y evaluación al Plan Estratégico Corporativo.

Con relación a la ejecución de los recursos dispuestos por la entidad, para la adquisición de bienes y servicios, y erogaciones realizadas correspondiente a la vigencia 2023, se gestionó, conforme a los principios de economía, eficacia y eficiencia, en consecuencia del cumplimiento o conformidades, de las obligaciones pactadas o normatividad vigente, con efectos económicos que se deriven de los mismos, soportada en los hallazgos evidenciados por la suma de \$68.782.662, que representan el 0.01% del valor del Gasto; por consiguiente, el concepto de la gestión de Gasto Público es efectiva.

De conformidad con los resultados de la calificación de la gestión del gasto público, se formularon catorce (14) hallazgos administrativos, diez (10) de ellos con presunta incidencia disciplinaria y cinco (5) con presunta incidencia fiscal, que están relacionados con el pago de intereses con ocasión de Contratos Interadministrativos suscritos entre la Terminal de Transporte S.A. y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el no descuento por ANS por la ausencia de personal, por pérdida y hurto de Cepas sin que se adelanten las gestiones oportunas y efectivas para la recuperación de los dineros invertidos, por incumplimiento de las obligaciones contractuales específicas de la Terminal pactadas en contratos, por deficiencias en la planeación de los actos modificatorios y por el pago por parte de la Terminal de Transporte S.A. a la Empresa

de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB, correspondientes a 3.099 celdas de parqueo en vía que no registraron ningún ingreso en los meses facturados del contrato.

Por lo expuesto, el concepto sobre la gestión de la Inversión y el Gasto para la vigencia 2023, es EFECTIVA.

1.1.9 Concepto sobre el cumplimiento del plan de mejoramiento

Según el seguimiento a las acciones realizado por la Contraloría de Bogotá, descrito en los resultados de auditoría al Plan de Mejoramiento, de las acciones vencidas a 31 de mayo de 2024, se cumplió con una eficacia del 95% logrando una efectividad del 95%.

1.1.10 Concepto sobre el fenecimiento

Los resultados descritos en los numerales anteriores, producto de la aplicación de los sistemas de control de gestión, de resultados y financiero permiten establecer que la gestión fiscal de la vigencia 2023, realizada por la Terminal de Transporte S.A., en cumplimiento de su misión, objetivos, planes y programas, se ajustó a los principios de *Eficacia, Eficiencia y economía* evaluados, obteniendo una calificación de 88.9%.

Con fundamento en lo anterior, la Contraloría de Bogotá D.C. concluye que la cuenta correspondiente a la vigencia 2023, auditada se FENECE.

1.2 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MEJORAMIENTO

A fin de lograr que la labor de control fiscal conduzca a que los sujetos de vigilancia y control fiscal emprendan acciones de mejoramiento de la gestión pública, respecto de cada uno de los hallazgos comunicados en este informe, la entidad a su cargo, debe elaborar y presentar un plan de mejoramiento que permita subsanar las

causas de los hallazgos, en el menor tiempo posible, dando cumplimiento a los principios de la gestión fiscal; documento que debe ser presentado a la Contraloría de Bogotá D.C., a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal –SIVICOF- dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la radicación del presente informe de auditoría financiera y de gestión, en la forma, términos y contenido previstos por la Contraloría de Bogotá D.C.

El incumplimiento a este requerimiento dará origen a las sanciones previstas en el Decreto Ley 403 de 2020.

Corresponde al sujeto de vigilancia y control fiscal realizar seguimiento periódico al plan de mejoramiento para establecer el cumplimiento y la efectividad de las acciones formuladas, el cual deberá mantenerse disponible para consulta de la Contraloría de Bogotá, D.C.

El presente informe contiene los resultados y hallazgos evidenciados por este Organismo de Control. *“Si con posterioridad a la revisión de cuentas de los responsables del erario aparecieren pruebas de operaciones fraudulentas o irregulares relacionadas con ellas se levantará el fenecimiento y se iniciará el juicio fiscal”².*

Cordialmente,



CÉSAR DINEL CAMACHO URRUTIA
Director Técnico Sector Movilidad

Revisó: Sebastián José Bitar Arango – Subdirector Fiscalización Movilidad
Elaboró: Equipo Auditor

² Artículo 17 Ley No. 42 de 1993.

2. ALCANCE DE LA AUDITORÍA

El alcance de la Auditoría Financiera y de Gestión Código 90 del PAD 2024, es evaluar la gestión fiscal de la TTSA.

La evaluación comprende la revisión legal y formal de la cuenta de la vigencia 2023.

La evaluación en la Auditoría Financiera y de Gestión, incluye los siguientes macroprocesos y procesos: Macroproceso Gestión Financiera que comprende los procesos de Estados Financieros y Desempeño Financiero, Macroproceso Gestión Presupuestal con los procesos de Presupuesto de Ingresos y Presupuesto de Gastos y el Macroproceso de Gestión de Inversión y Gasto, con los procesos de Plan Estratégico Corporativo y Gasto Público.

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 CONTROL FISCAL INTERNO

Se analizó la calidad del Sistema de Control Fiscal Interno, para conceptuar sobre el nivel de calidad, determinando si es eficiente en el cumplimiento de sus objetivos.

La evaluación se llevó a cabo de manera transversal a todos los macroprocesos a partir del conocimiento de los procesos, procedimientos, dependencias involucradas y actividades, donde se identificaron los puntos de control relacionados con el manejo de recursos o bienes del Estado.

Se tomó como insumo y referencia: el mapa de procesos, procedimientos, actividades, puntos de control; mapa de riesgos y controles; informes de control interno, procesos o dependencias involucradas; plan de mejoramiento y manual de funciones.

3.1.1. Inexistencia o Diseño inadecuado del Control

Al diligenciar la matriz de riesgos y controles establecida mediante formato PVCGF-15-11, versión 2.0, en la evaluación de la existencia y diseño del control no se evidenció ningún riesgo calificado como inexistente o inadecuado.

3.1.2. Inefectividad de los Controles

Resultado del análisis a la efectividad de los controles, se registraron los controles que determinaron las observaciones por proceso y se relacionaron aquellos con calificación parcialmente efectivo e inefectivo.

Cuadro No. 1. Controles inefectivos por proceso

Proceso/ Etapa Criterio	Procedimiento y/o Actividad	Afirmación	Riesgo Identificado	Descripción del control evaluado	Resultado de la calificación de efectividad del control (Valoración)	Numeral de la observación determinada
Estados Financieros	Políticas de Operación	Falta de definición de políticas contables para el reconocimiento, medición, revelación y presentación de los hechos económicos	Desconocimiento o incertidumbre sobre los hechos sin registro individualizado	Dentro del manual de contabilidad se realiza la descripción de las actividades generales del proceso	Inefectivo	3.2.1.1. 3.2.1.2. 3.2.1.3.
Estados Financieros	Políticas de Operación	Falta de definición de políticas contables para el reconocimiento, medición, revelación y presentación de los hechos económicos	Desconocimiento o incertidumbre sobre los hechos sin registro individualizado	Dentro del manual de contabilidad se realiza la descripción de las actividades generales del proceso	Inefectivo	3.2.1.1. 3.2.1.2. 3.2.1.3.
Plan Estratégico Institucional o Corporativo	No Aplica	Asignación de recursos a actividades que no estén alineadas con la	Inadecuado uso de bienes o servicios	Seguimiento a la ejecución del plan estratégico de la empresa	Parcialmente efectivo	3.4.1.2.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Proceso/ Etapa Criterio	Procedimiento y/o Actividad	Afirmación	Riesgo Identificado	Descripción del control evaluado	Resultado de la calificación de efectividad del control (Valoración)	Numeral de la observación determinada
		estrategia, objetivo del proceso o meta del plan				
Plan Estratégico Institucional o Corporativo	No Aplica	Incumplimiento de políticas, lineamientos, disposiciones y acciones establecidas en los planes, programas y proyectos que incidan en su desempeño ambiental	Otros riesgos ambientales	Seguimiento a la ejecución del plan estratégico de la empresa	Parcialmente efectivo	3.4.1.4.
Gasto Publico	Precontractual	Estudios previos o de factibilidad deficientes	Inoportunidad y/o sobrecostos en la ejecución de los contratos	Existe manual de contratación y en la matriz de riesgos y oportunidades de la entidad se tiene el análisis de este	Parcialmente efectivo	3.4.2.1.1. 3.4.2.2.1.

Proceso/ Etapa Criterio	Procedimiento y/o Actividad	Afirmación	Riesgo Identificado	Descripción del control evaluado	Resultado de la calificación de efectividad del control (Valoración)	Numeral de la observación determinada
				riesgo en el numeral 70		
Gasto Publico	Contractual	Inobservancia al manual de contratación	Bienes y/o servicios entregados sin la calidad estipulada o sin la oportunidad establecida	Existe manual de contratación y en la matriz de riesgo y oportunidades se tiene el análisis de este riesgo en los numerales 53 y 73	Inefectivo	3.4.2.1.1. 3.4.2.2.1.

Fuente: Formato PVCGF-15-11 Matriz de Riesgos y Controles, versión 2.0

3.2. MACROPROCESO GESTIÓN FINANCIERA

3.2.1. Proceso Estados Financieros

La TTSA, se encuentra dentro de las entidades sujetas al ámbito del Marco Normativo Contable establecido en la Resolución 414 de 2014, “*Por la cual se incorpora, en el Régimen de Contabilidad Pública, el marco normativo aplicable para algunas empresas sujetas a su ámbito y se dictan otras disposiciones*”, emitida por la Contaduría General de la Nación y sus modificatorias. Igualmente, da aplicación al manual de políticas contables adoptado mediante Resolución No. 260 de 2016 expedido por la empresa.

La evaluación de este factor tiene como propósito, establecer si los Estados Financieros presentados por la TTSA con corte a 31 de diciembre de 2023, reflejan razonablemente el resultado de las operaciones y los cambios en la situación financiera comprobando que, en su elaboración, se cumplió con los principios de contabilidad universalmente aceptados o prescritos por el Contador General de la Nación.

El universo del Factor Estados Financieros de la TTSA, corresponde a los saldos del Estado de la Situación Financiera con corte a 31 de diciembre de 2023, así: Activos por \$335.662,43 millones, Pasivos por \$58.579,01 millones, Patrimonio por \$277.083,43 millones; respecto del Estado de Resultado Integral, la Terminal de Transporte S.A. reporta ingresos por cuantía de \$ 52.102,98 millones, Gastos por \$16.633,60 millones y Costos por \$36.033,36 millones, de conformidad con lo reportado con corte a 31 de diciembre de 2023.

Con el fin de lograr dicho propósito se efectuó revisión en forma selectiva de las siguientes cuentas contables: 1110 – Depósitos en Instituciones Financieras; 1605 – Terrenos; 1640 – Edificaciones; 2701 – Litigios y demandas; 2902 – Recursos recibidos en administración; 2918 – Pasivos por impuestos diferidos; 4330 – Servicio de transporte; 5120 – Impuestos, contribuciones y tasas; 5890 – Gastos diversos y 6345 – Servicios de Transporte.

A su vez, se examinaron los libros principales y auxiliares suministrados por la empresa y las notas a los estados financieros; se efectuaron pruebas de cumplimiento y analíticas, comparación de información entre las dependencias, en forma selectiva, de conformidad con el plan de trabajo. Lo anterior, con el objetivo de verificar el cumplimiento de la normatividad contable vigente a fin de obtener evidencia razonable respecto de las cifras reportadas en los Estados Financieros de la Terminal de Transporte S.A., con corte a 31 de diciembre de 2023.

Activo

El activo total ascendió a la suma de \$335.662,43 millones. Las cuentas contables con saldo de mayor representatividad corresponden a: Propiedades, planta y equipo equivalente a 88,96%, Efectivo y equivalentes al efectivo 5,73%, Cuentas por cobrar 3.69% y Otros activos 1,62%.

(1110) Depósitos en Instituciones Financieras

Con corte a 31 de diciembre de 2023, se reporta un saldo por valor de \$10.383,09 millones, representado en dos cuentas corrientes y diez cuentas de ahorros, las cuales coinciden con la información reportada en el formato CB-0115: INFORME SOBRE RECURSOS DE TESORERÍA rendido por la Empresa en el aplicativo SIVICOF; los libros contables, las notas a los Estados Financieros y el Estado Diario de Tesorería con corte a 31 de diciembre de 2023. En la validación efectuada sobre las conciliaciones bancarias allegadas por la empresa, se evidenció consistencia en los saldos y soportes presentados. Adicionalmente, se aportó Póliza de Manejo Global Entidades Estatales con vigencia de 21 de mayo de 2023 al 30 de marzo de 2024.

(1605) Terrenos

A 31 de diciembre de 2023, presenta un saldo de \$222.985,48 millones equivalente al 66.43% del total del activo de la empresa; durante la vigencia 2023 no se presentaron variaciones respecto de la vigencia 2022. Además, mediante radicado 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024, se allegó archivo contentivo de los terrenos registrados en esta cuenta, los cuales coinciden con la información reportada en los estados financieros, libros de contabilidad y notas a los estados financieros.

Es relevante señalar que, con corte a 31 de diciembre de 2023, se encuentra

pendiente la decisión por medio de la cual se resuelva el recurso de apelación interpuesto por la TTSA ante la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, en relación con la modificación del destino económico del predio identificado con CHIP AAA0077FYUH, motivo por el cual este Organismo de Control se reserva el derecho de revisar el tema y pronunciarse al respecto en un próximo informe de auditoría.

(1640) Edificaciones

Al corte de 31 de diciembre de 2023, las edificaciones de la Empresa ascienden a la suma de \$95.009,64 millones y presenta una disminución por la suma de \$215,67 millones, producto de la reclasificación de activos con destino a la cuenta 16450202 – Plantas, Ductos y Túneles - Módulo de residuos sólidos.

Pasivo

A diciembre 31 de 2023, el pasivo de la empresa presenta un saldo de \$58.579,01 millones, y se encuentra conformado, así: Otros Pasivos por valor de \$50.592,16 millones equivalente al 86,37%; cuentas por pagar por \$4.911,47 millones 8,38%; Beneficios a los Empleados \$2.062,62 millones equivalentes al 3,52% y Provisiones por valor de \$1.012,76 millones 1,73%.

(2701) Litigios y Demandas

Con corte a 31 de diciembre de 2023, el saldo de esta cuenta asciende a \$0; durante la vigencia 2023 no se presentan movimientos.

De conformidad con la información consultada a través del aplicativo SIPROJ Web, el “*Reporte Marco Normativo Contable – Convergencia*” por el período octubre a diciembre de 2023, refleja que la Terminal de Transporte S.A. presentó un total de 19

procesos, de los cuales trece se encuentran con clasificación de obligación “*Posible*” y seis “*Sin obligación*”. Esta información se validó con los libros contables y notas a los estados financieros de la empresa encontrando que estos registros corresponden con el saldo de la cuenta 9120 - Litigios y mecanismos alternativos de solución de conflictos que asciende a la suma de \$6.538,66 millones, con corte a 31 de diciembre de 2023. Adicionalmente, de acuerdo con la información contable y generada por el aplicativo SIPROJ Web no se efectuaron pagos por concepto de litigios y demandas durante la vigencia 2023.

(2902) Recursos recibidos en administración

Con corte a 31 de diciembre de 2023, presenta un saldo por valor de \$3.885,39 millones equivalente al 6,63% del total del pasivo de la empresa. Corresponde a los siguientes saldos a 31 de diciembre de 2023:

Convenio Interadministrativo No. 9471 de 2022 suscrito con la Secretaría Distrital de Integración Social, con saldo de \$8,16 millones;

Contrato 359 de 2019 suscrito con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP por valor de \$2.035,44 millones;

Contrato 1724 de 2021 suscrito con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU por valor de \$210,19 millones;

Contrato 1864 de 2022 suscrito con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU por valor de \$526,03 millones y Programa de Salud y Seguridad Vial por valor de \$1.105,57 millones.

El registro de los movimientos contables de la cuenta 2902 – Recursos recibidos

en administración a nombre del DADEP, se encuentra justificado en el concepto 20221100060441 de fecha 30 de septiembre de 2022, emitido por la Contaduría General de la Nación, que a la letra reza: “... *Cuando la Terminal efectúe los pagos correspondientes, ...debitará la subcuenta 290201-En administración de la cuenta 2902-RECURSOS RECIBIDOS EN ADMINISTRACIÓN y acreditará la subcuenta que corresponda de la cuenta 1110-DEPÓSITOS EN INSTITUCIONES FINANCIERAS.*”.

Este Organismo de Control realizó observación administrativa relacionada con los contratos suscritos con el IDU, en el capítulo correspondiente al Proceso Gasto Público.

(2918) Pasivos por Impuesto Diferidos

A 31 de diciembre de 2023, presenta un saldo de \$46.246,91 millones, respecto de la vigencia 2022, se evidenció un aumento por valor de \$8.782,41 millones. La participación dentro del total de pasivos equivale al 78,95% sobre el total del pasivo de la empresa.

El reconocimiento de activos y pasivos diferidos se fundamenta en las diferencias temporarias, entre el valor en libros de un activo o pasivo en el estado de situación financiera y su base fiscal.

Patrimonio

El saldo del Patrimonio de la empresa Terminal de Transporte a 31 de diciembre de 2023, es de \$277.083,43 millones, se encuentra conformado contablemente así: Resultados de Ejercicios Anteriores por valor de \$210.428,22 millones con una representatividad de 75.94%; Reservas \$28.603,62 millones equivalentes al 10,32%; Capital Suscrito y Pagado \$25.621,16 millones 9,25%; prima en colocación de

acciones, cuotas o partes de interés social \$12.994,40 millones 4,69% y Resultado del Ejercicio -\$563.977,47 millones -0,20%.

Ingresos

Con corte a 31 de diciembre de 2023, se presenta saldo por concepto de ingresos por valor de \$52.102,98 millones. Este saldo se conforma como se presenta a continuación: servicios de transporte \$50.117,43 millones equivalente a 96,19%; Ingresos Diversos \$99,83 millones 0,19% y Financieros \$1.885,72 millones 3,62%.

Costos y Gastos

Los gastos registran un saldo de \$16.633,60 millones, antes del cierre de ingresos, gastos y costos, representados principalmente por gastos generales por \$6.671,70 millones equivalentes al 40,11%; Sueldos y Salarios por \$3.727,19 millones con una participación del 22,41%; Prestaciones Sociales por \$1.721,80 millones 10,35%, y otros por valor de \$4.512,91 millones 27,13%; y Costo de Ventas y Operación por valor de \$36.033,36 millones, con corte a 31 de diciembre de 2023. Selectivamente se realizó la verificación de los soportes y saldos de costos y gastos, encontrando coincidencia en la información.

Una vez revisados los movimientos contables reportados en la vigencia 2023 correspondientes a las cuentas 511190 – Otros gastos generales, 512017 – Intereses de mora, 589025 – Multas y sanciones y 74050808 – Intereses de mora, se evidenciaron los siguientes hallazgos:

3.2.1.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por falta de gestión oportuna en el pago del impuesto predial del inmueble identificado con CHIP AAA0077HWWW año gravable 2013, ante la Secretaría Distrital de Hacienda.

En revisión efectuada a los Estados Financieros de la Empresa correspondientes a la vigencia 2023, se evidenció el pago de fecha 12 de octubre de 2023, por valor de \$59,41 millones a favor del tercero Bogotá Distrito Capital mediante cuenta de ahorros No. **7758 de Bancolombia y contabilizado en la cuenta 589025 – Multas y sanciones, discriminado de la siguiente forma: Impuesto por valor de \$8,09 millones; Sanción \$15.78 millones e Intereses de Mora \$35,54 millones.

En concordancia con lo anterior, la Empresa mediante radicado No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2024, allegó a este Organismo de Control los comprobantes contables y de egreso, así como el respectivo extracto bancario, documentos que evidencian el desembolso por valor de \$59,41 millones soportado en la Resolución No. 66 de fecha 11 de octubre de 2023 *“Por la cual se ordena el pago total de la obligación generada en virtud del mandamiento de pago librado bajo la Resolución DCO003484 del 09 de marzo del 2020, dentro del proceso de Cobro Coactivo No. 201401200100022339”*, por la cual se ordenó el pago correspondiente al impuesto predial unificado, sanción e intereses de mora año gravable 2013 del CHIP AAA0077HWWW con matrícula inmobiliaria 050C00952816, indicando que la TTSA es propietaria del predio.

Así mismo, se señala que el impuesto predial unificado vigencia 2013 del predio en mención, fue liquidado por la Secretaría Distrital de Hacienda a la tarifa de 9*1000 con destino hacendario 62 –Comercial, situación que dio lugar a un cálculo del impuesto predial no aceptado por la Empresa en calidad de contribuyente, motivo por el cual realizó autoliquidación del impuesto aplicando la tarifa del 6.5*1000 con destino hacendario 66 – Dotacionales, dando lugar a un pago por valor de \$15,98 millones con

fecha 18 de abril de 2013, según consta en el *“Formulario de autoliquidación electrónica sin asistencia del impuesto predial unificado”* No. 201301010002068018.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Hacienda – Oficina de Fiscalización de la Subdirección de Impuestos a la Propiedad, profirió Requerimiento Especial No. 2014EE215724 de fecha 10 de octubre de 2014 por inexactitud, otorgando un término de 3 meses a partir de la notificación para dar respuesta. Por su parte, la Empresa TTSA omitió dar respuesta al requerimiento enunciado.

Ante estos hechos la Secretaría Distrital de Hacienda emitió la Liquidación Oficial de Revisión del Impuesto Predial Unificado del CHIP AAA0077HWWW mediante Resolución No. DDI38458 de fecha 22 de junio de 2015, por la cual se resolvió modificar y liquidar oficialmente la declaración, y se otorgó un plazo de 2 meses siguientes a la notificación del acto para aceptar total o parcialmente la sanción por inexactitud o presentar recurso por escrito ante la Secretaría Distrital de Hacienda. No se tiene evidencia de respuesta presentada por la TTSA en los términos antes descritos.

No obstante, se aportó solicitud de revocatoria directa de la Resolución DDI38458 de fecha 22 de junio de 2015, presentada por la Empresa mediante radicado 20200310031871 de fecha 26 de agosto de 2020.

Dentro de las actividades realizadas por el Sujeto de Control se enunció el envío de comunicación radicado No. 20160310020871 de fecha 22 de marzo de 2016, por la cual la Empresa solicitó a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, la modificación del uso y destino de 45 inmuebles dentro de los cuales se encuentra el predio identificado con CHIP AAA0077HWWW.

En respuesta a la solicitud efectuada por la TTSA, la UAECD emitió Acto Administrativo No. 2016EE62047 de fecha 29 de noviembre de 2016, resolviendo lo siguiente: “... *me permito informarle que la actualización fue realizada para el año 2016 (...) a los cuales se le modificó el destino económico. Quedando 04, DOTACIONAL PÚBLICO*”. Contra este acto administrativo la Empresa interpuso recurso de reposición en subsidio de apelación el día 10 de abril de 2017; no obstante, la UAECD confirmó el Acto Administrativo No. 2016EE62047.

Ahora bien, dentro del proceso de cobro coactivo adelantado por la Secretaría Distrital de Hacienda, se libró mandamiento de pago mediante Resolución No. DCO003484 de fecha 09 de marzo de 2020, el cual quedó en firme el día 17 de septiembre de 2021. Es de resaltar, que no se evidenciaron actuaciones por parte de la Terminal de Transporte S.A. a fin de dar respuesta al mandamiento de pago.

Posteriormente, la Secretaría Distrital de Hacienda ordenó seguir adelante con la ejecución del proceso de Cobro Coactivo mediante Resolución No. DCO088633 de fecha 20 de septiembre de 2023, quedando en firme el día 26 de septiembre de 2023.

En consecuencia, la Empresa aduce haber realizado el pago con fecha 12 de octubre de 2023, por valor de \$59,41 millones a fin de prevenir el embargo de las cuentas bancarias.

Los hechos señalados denotan falta de gestión oportuna y efectiva por parte de la Empresa TTSA en la determinación y pago del impuesto predial unificado descrito en los párrafos precedentes, debido a la omisión en la respuesta del Requerimiento Especial No. 2014EE215724 de fecha 10 de octubre de 2014 proferido por la Secretaría Distrital de Hacienda por inexactitud he inoportunidad en la respuesta del acto administrativo de Liquidación Oficial de Revisión del Impuesto Predial Resolución No. DDI38458 de fecha 22 de junio de 2015.

Aunado a lo anterior, se desataca la ausencia de actividades en las vigencias 2014 y 2015 por parte de la TTSA con fines de resolver la situación del impuesto predial unificado del CHIP AAA0077HWWW año gravable 2013, por cuanto tan solo hasta la vigencia 2016, se elevó requerimiento ante la Unidad Administrativa de Catastro Distrital – UAECD. Igualmente, no se evidenciaron actividades realizadas por la Terminal de Transportes en la vigencia 2022.

En concordancia con lo anterior, se transgreden conductas con presunta incidencia disciplinaria, de conformidad con el artículo 38 (Numeral 1) de la Ley 1952 de 2019.

Además, de conformidad con los actos administrativos proferidos por la Dirección de Impuestos Distritales – Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá, se incumplió con el Acuerdo 105 de 2003, compilado en el artículo 25 del Decreto Distrital 352 de 2002 (tarifas aplicables), situación que constituye una sanción por inexactitud conforme lo establecido en el artículo 64 del Decreto Distrital 807 de 1993.

Estos hechos se originan por la falta de seguimiento y gestiones oportunas y efectivas por parte de la Empresa ante la administración de impuestos distritales, así como incumplimiento de los términos establecidos para dar respuesta a los requerimientos, con el objeto de evitar situaciones que ponen en riesgo los recursos financieros y el normal funcionamiento de la TTSA.

Entre tanto, las actuaciones ejecutadas por la TTSA no fueron oportunas ni efectivas, situación que conllevó al pago ordenado mediante Resolución No. 66 de fecha 11 de octubre de 2023, por valor total de \$59,41 millones por concepto de Impuesto Predial Unificado, sanción e intereses de mora del CHIP AAA0077HWWW año gravable 2013.

De otra parte, mediante comunicación radicado No. 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024, la Empresa informó a este Organismo de Control, que interpuso demanda de nulidad y restablecimiento del derecho con fecha 24 de enero de 2024 No. Expediente 110013337040-2024-00187-00 en contra de Bogotá Distrito Capital – Secretaría de Hacienda – Dirección Distrital de Impuestos, con el fin que se declare nulidad de los actos administrativos DCO-088633 y DCO-003484, demanda que fue admitida por el Juzgado 40 administrativo de Bogotá y se reintegre el valor de \$59,41 millones pagado por la Terminal de Transporte S.A. correspondiente al proceso de cobro coactivo No. 201401200100022339 relacionado con el impuesto predial unificado del predio con CHIP AAA0077HWWW.

De conformidad con lo anterior, y en razón de la demanda interpuesta por la Empresa, este Organismo de Control se reserva el derecho de evaluar el asunto antes descrito y pronunciarse al respecto en próximos ejercicios de auditoría.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicado en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, es de precisar que el Sujeto de Control manifiesta que teniendo en cuenta la Resolución DCO-088633 del 20 de septiembre de 2023, la Empresa realizó el pago por la suma de \$59,41 millones y cita la demanda interpuesta contra Bogotá Distrito Capital – Secretaría Distrital de Hacienda, admitida por el Juzgado 40 Administrativo de Bogotá mediante auto de fecha 28 de agosto de 2024, situaciones que fueron expuestas en el informe preliminar de auditoría.

Además, señala que en la demanda se pretende la nulidad de la acción de cobro coactivo; por tanto, aduce que por razones ajenas a su voluntad no fue posible ejercer el derecho de contradicción y defensa frente a la Resolución DCO-003484 de fecha 09 de marzo de 2020.

Sin embargo, el Sujeto de Control no hizo referencia a la omisión en la respuesta del Requerimiento Especial No. 2014EE215724 de fecha 10 de octubre de 2014, por inexactitud y de la Resolución No. DDI38458 de fecha 22 de junio de 2015, en los términos establecidos en este acto administrativo. Igualmente, no se dio respuesta por parte del Sujeto de Control en relación con la ausencia de actividades en las vigencias 2014, 2015 y 2022, con fines de resolver la situación del impuesto predial unificado del CHIP AAA0077HWWW año gravable 2013, situaciones expuestas en el Informe Preliminar de Auditoría, evidenciando falta de gestión oportuna y efectiva por parte de la Empresa.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la entidad en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.2.1.2. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$2.124.470, por pago de sanciones e intereses de mora ante la Secretaría Distrital de Hacienda durante la vigencia 2023.

En la verificación efectuada a los Estados Financieros de la Empresa, se evidenciaron pagos correspondientes a comparendos por concepto de infracciones de tránsito de vehículos de propiedad de la empresa, pago de sanción e intereses de mora por corrección de declaración de impuestos distritales e intereses de mora por proceso de cobro coactivo, ante la Secretaría Distrital de Hacienda, en los términos descritos a continuación:

Caso 1. Pago de Comparendos de Vehículos e Intereses de Mora

En revisión efectuada a los Estados Financieros de la vigencia 2023, se evidenció el registro contable de Intereses de Mora y Multas y Sanciones, por valor de \$84.300 y \$2.614.500, respectivamente, sumas que corresponden al pago de comparendos electrónicos de vehículos propiedad de la TTSA, identificados por la Empresa a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Mediante comunicación No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2024, la Empresa remitió, la Resolución 47 de fecha 11 de agosto de 2023 *“Por la cual se ordena el pago de comparendos impuestos a los vehículos de propiedad de la Terminal de Transporte S.A.”* por valor de \$2.693.890.

Adicionalmente, se aportó extracto bancario en el que se visualizan cinco desembolsos por valor total de \$2.698.800 de fecha 14 de agosto de 2023.

Por tanto, se presenta diferencia por valor de \$4.910 entre el acto administrativo emitido por la TTSA mediante el cual ordena el pago de los comparendos y el valor total de los recursos efectivamente desembolsados con fecha 14 de agosto de 2023.

Adicionalmente, dentro de los considerandos de la Resolución 47 de 2023, se indica que el vehículo con placa R**492 es conducido únicamente por uno de los funcionarios quien, de común acuerdo con la Terminal, asumirá el 50% del valor total por concepto de comparendos e intereses.

Mediante comunicación 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024, la Empresa indicó que efectivamente el extrabajador relacionado en la Resolución 47 de 2023 asumió el 50% del valor total de los comparendos y se aportó comunicación suscrita por el extrabajador en la cual autoriza los descuentos por nómina por valor de \$534.900 y comprobantes de cinco descuentos quincenales de nómina en los que se

evidencia el descuento por valor de \$106.980, desde la segunda quincena de agosto hasta la segunda quincena de octubre, para un valor total de \$534.900.

Así las cosas, el valor real asumido por la Empresa por concepto de los comparendos electrónicos e intereses de mora de que trata la Resolución 47 de 2023, corresponde a \$2.163.900, recursos que de conformidad con la información suministrada por la Empresa mediante comunicación No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2023, no han sido reintegrados.

Estos hechos se originan por las infracciones de tránsito cometidas en la operación de los vehículos de la TTSA detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas de que trata la Ley 1843 de 2017.

En consecuencia, la Empresa realizó desembolsos sobre los cuales no se tiene evidencia de identificación y cobro efectuado que permitieran la recuperación de los recursos.

Caso 2. Intereses de Mora y Sanción por corrección de Declaración Impuesto de Industria y Comercio período 6 año gravable 2022.

En la revisión efectuada a los Estados Financieros de la Empresa, se evidenció el registro contable por concepto de Intereses de Mora por valor de \$78.000 y de Multas y Sanciones por valor de \$297.000, los cuales correspondiente a la Declaración de Impuesto de Industria y Comercio año gravable 2022 período 6, con fecha de desembolso 25 de abril de 2023.

En la auditoría financiera y de gestión Código 88, Vigencia 2022, PAD 2023, adelantada por este Organismo de Control se adelantó visita administrativa de fecha 01 de septiembre de 2023, la Empresa adjuntó la constancia de Declaración y/o Pago del

Impuesto de Industria y Comercio Avisos y Tableros Formulario No.

2023302010105389915 correspondiente a la corrección de la declaración del período 6 año gravable 2022 de la Empresa Terminal de Transporte S.A. Este documento permite evidenciar la presentación ante la administración de impuestos distritales el día 25 de abril de 2023, en la cual se reportan los siguientes valores “22. **SANCIONES**” por valor \$297.000 y “26. **INTERESES DE MORA**” por valor \$78.000.

Además, aportó extracto bancario, en el cual se evidenció el pago por valor de \$544.000. De manera, que el valor pagado incluye la cifras de \$297.000 (sanción) y \$78.000 (intereses de mora) por concepto de intereses de mora generados por la corrección de la declaración del impuesto de industria y comercio período noviembre – diciembre de 2022, pagada inicialmente el día 24 de enero de 2023, según formulario No. 2023302014001039525 denominado “*Constancia de declaración y/o pago del Impuesto de Industria y Comercio Avisos y Tableros*”.

El pago de intereses de mora y sanciones es ocasionado por falencias en la correcta presentación de las declaraciones de impuestos, dando lugar a desembolsos por valor de \$375.000, en perjuicio del patrimonio de la Empresa, situación no justificada, teniendo en cuenta que la presentación de las declaraciones tributarias se encuentra provista de normatividad que permite ejecutar las actividades de planeación necesarias para dar cumplimiento en forma correcta y oportuna a los deberes tanto formales como sustanciales a cargo del contribuyente.

Entre tanto, el Decreto 352 de 2002 “*Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital*”, expedida por el Alcalde Mayor de Bogotá, establece el deber de cumplir con la obligación tributaria a favor del Distrito Capital de Bogotá, en calidad de sujeto pasivo del impuesto y en razón de la

realización del hecho generador.

Además, en cumplimiento del Decreto 807 de 1993 artículo 63, modificado por el artículo 35 del Decreto Distrital 362 de 2002, la Empresa realizó el cálculo y pago de la sanción e intereses de mora por corrección de la declaración descrita en los párrafos precedentes, sumas que resultan ser adicionales al pago del impuesto a cargo del contribuyente.

Es de anotar que, mediante comunicación No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2024, la Empresa señaló que estos valores no han sido asumidos por empleados ni por terceros, por tanto, este Organismo de Control, no evidenció el reintegro de los recursos desembolsados por concepto de intereses de mora y sanción.

En consecuencia, se genera menoscabo en el patrimonio de la Empresa por las sumas adicionales a la carga tributaria que le compete.

Caso 3. Pago de intereses del cobro coactivo a favor de la Secretaría Distrital de Ambiente.

En respuesta Radicado No. 20240110050321 TTSA de fecha 10 de julio de 2024, a solicitud de información No. 2-2024-14255 de fecha 05 de julio de 2024 efectuada por la Contraloría de Bogotá, se allegó Resolución No. 41 de 2023 *“Por la cual se ordena el pago de intereses por compensación de tala de árboles y seguimiento de tratamiento silvicultural, en cumplimiento de la Resolución 05014 de 2021, de la Secretaría Distrital de Ambiente.”* por valor de \$198.819 por intereses dentro del cobro coactivo No. 202303018100061552 de la Secretaría Distrital de Hacienda, desembolso que se refleja el día 27 de julio de 2023, según extracto bancario aportado por la Empresa.

Ahora bien, de la parte considerativa se destaca que mediante Resolución 05014 de 2021, la Secretaría Distrital de Ambiente, exigió a la TTSA el pago de \$1.509.561 por compensación de tala de árboles y pago de \$133.754 por seguimiento, la cual quedó ejecutoriada con fecha 02 de mayo de 2022.

Posteriormente, la Secretaría Distrital de Hacienda libró mandamiento de pago a favor de la Secretaría Distrital de Ambiente dentro del Proceso de Cobro Coactivo No. 202303018100061552 por \$1.643.315 mediante Resolución No. DCO-013593 del 14 de marzo de 2023. La TTSA en Resolución No. 23 de 2023 ordenó el pago a favor del Tesoro Distrital – Secretaría Distrital de Ambiente, por valor de \$1.643.315, con pago efectivo el día 05 de mayo de 2023.

Finalmente, la Secretaría Distrital de Hacienda mediante comunicación Radicado 2023ER22235101 de fecha 12 de julio de 2023, solicitó pagar por concepto de intereses del cobro coactivo No. 202303018100061552 por valor de \$198.819, suma originada en la falta de gestión de la Empresa para el pago oportuno de los recursos adeudados a favor de la Secretaría Distrital de Ambiente, toda vez que, no se demuestran actuaciones por parte de la Terminal de Transporte S.A. desde la fecha de ejecutoria de la Resolución 05014 de 2021 proferida por la Secretaría Distrital de Ambiente, hasta el pago efectuado en la vigencia 2023, una vez se libró mandamiento de pago por parte de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Además, mediante comunicación No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2024, la Empresa señaló que estos valores no han sido asumidos por empleados ni por terceros, por tanto, este Organismo de Control, no evidenció el reintegro de los recursos desembolsados por concepto de intereses de mora.

En consecuencia, se genera menoscabo en el patrimonio de la Empresa por las sumas pagadas por intereses moratorios.

Ahora bien, de conformidad con lo expuesto en cada uno de los tres casos relacionados en la presente observación, con este actuar la administración, presuntamente vulnera los principios de planeación, eficiencia, eficacia y economía que rigen la gestión fiscal, conforme los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, eficacia y economía, consagrados en el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, propios de la función administrativa y sus actuaciones.

Igualmente, presuntamente se vulnera el deber funcional consagrado en el artículo 38 deberes numerales 1 y 3, artículo 39 numeral 1º Prohibiciones de la Ley 1952 de 2019, el artículo 6 de la Ley 610 de 2000, el artículo 3º del Decreto Ley No. 403 del 2020.

En consecuencia, se generaron pagos así: por concepto de comparendos e intereses de mora \$2.163.900; sanción e intereses de mora por corrección de declaración del Impuesto de Industria y Comercio \$375.000 e intereses por cobro coactivo por pago realizado a favor de la Secretaría Distrital de Ambiente \$198.819.

Por consiguiente, la Empresa realizó desembolsos con destino a la Secretaría Distrital de Hacienda por valor de \$2.737.719, hechos que generan una lesión representada en el menoscabo del patrimonio de la TTSA, ocasionado por la falta de actividades minuciosas de estudio y análisis, que permitieran cumplir en forma adecuada y oportuna con los deberes que le asisten a la Empresa, en aras de procurar el manejo correcto de los recursos.

De otra parte, la TTSA, es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad, constituida

como sociedad anónima con autonomía administrativa, financiera y patrimonio independiente, y con una composición accionaria.

De conformidad con certificación emitida por la Revisoría Fiscal de la Empresa la composición accionaria con corte a 13 de junio de 2024, se encuentra distribuida así: Nación 11%, Distrito 77.6% y Particulares 11.4%.

Así las cosas, los hechos descritos generan detrimento en el patrimonio de la TTSA por valor de \$2.124.470, que corresponde al 77,6% del total de los desembolsos efectuados por la TTSA ante la Secretaría Distrital de Hacienda, correspondiente al porcentaje de participación accionaria del Distrito.

Por lo anteriormente expuesto, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de DOS MILLONES CIENTO VEINTICUATRO MIL CUATROCIENTOS SETENTA PESOS (\$2.124.470), por pago de comparendos, intereses de mora y sanciones ante la Secretaría Distrital de Hacienda.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, es de precisar que el Sujeto de Control señala que en la fase de ejecución de la auditoría se remitieron los soportes de pago al Organismo de Control.

Adicionalmente, señala que se remitieron las actas de compromiso con las personas involucradas a fin de registrar la situación.

Al respecto, se adjunta archivo *“ACTA DE ACLARACIÓN PAGO DE IMPUESTOS”*, e hilo de correos electrónicos con la Entidad Bancaria Bancolombia,

relacionados con pagos efectuados a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. No obstante, la observación planteada en el Informe Preliminar de Auditoría se refiere a pagos realizados por concepto de sanciones e intereses de mora ante la Secretaría Distrital de Hacienda – SDH durante la vigencia 2023 y no a la DIAN.

Por lo anterior, el Sujeto de Control no brindó respuesta a cada uno de los casos expuestos en el Informe Preliminar de Auditoría, a saber: Caso 1. Pago de Comparendos de Vehículos e Intereses de Mora; Caso 2. Intereses de Mora y Sanción por corrección de Declaración Impuesto de Industria y Comercio período 6 año gravable 2022; Caso 3. Pago de intereses del cobro coactivo a favor de la Secretaría Distrital de Ambiente.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la entidad en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. y a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.2.1.3. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$3.902.504, por pago de sanciones e intereses de mora ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

Una vez efectuada la revisión de los Estados Financieros de la Empresa, con corte a 31 de diciembre de 2023, se determinó el pago de intereses de mora y sanciones por inconsistencias en la presentación y pago de declaraciones de impuestos del orden nacional ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, en los términos expuestos continuación:

Caso 1 Pago de intereses de mora por extemporaneidad en el pago de declaraciones tributarias del Impuesto sobre las Ventas – IVA y Retención en la Fuente.

En revisión de los registros contables reportados por la Empresa, se evidenció el reconocimiento de intereses de mora a favor de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, por valor de \$4.597.000 correspondientes al pago de intereses de mora por concepto de Declaración del Impuesto sobre las Ventas – IVA período 1 Año 2023 (\$4.008.000) y de Declaración de Retención en la Fuente período 2 año gravable (\$589.000).

En lo referente a Declaración del Impuesto sobre las Ventas – IVA período 1 Año 2023, la Empresa aportó el Recibo oficial de Pago Impuestos Nacionales Número de Formulario 4910658617610 de fecha 21 de marzo de 2023, en el cual se evidencia en la casilla “*valor pago intereses de mora*”, el valor de \$4.008.000 catalogado como “*PAGADO*”.

En adición, la Empresa aportó el Recibo Oficial de Pago Impuestos Nacionales Número de Formulario 4910656266007 correspondiente a la Declaración de IVA (Número de Formulario 3004663947423) por valor de \$826.355.000 por concepto de impuesto y presentada con fecha 13 de marzo de 2023.

A su vez, se aportó el extracto bancario, en el cual se evidencia un desembolso por valor de \$830.363.000, cifra equivalente a la sumatoria del valor declarado por concepto de impuesto (\$826.355.000) y los intereses de mora (\$4.008.000).

Entre tanto, la extemporaneidad en el pago de la declaración del impuesto sobre las ventas – IVA, se generó por cuanto no se realizó en la fecha oportuna, esto es 13 de marzo de 2013, por el contrario, los soportes documentales demuestran que el pago se

realizó el día 21 de marzo de 2023, situación que dio lugar al cálculo y pago de intereses de mora por parte de la Empresa, en cuantía de \$4.008.000.

Ahora bien, en cuanto a la Declaración de Retención en la Fuente período 2 año 2023, la Empresa aportó el Recibo oficial de Pago Impuestos Nacionales Número de Formulario 4910658615922 de fecha 21 de marzo de 2023, en el cual se evidencia en la casilla “*valor pago intereses de mora*”, el valor de \$589.000 catalogado como “*PAGADO*”.

Se remitió el Recibo Oficial de Pago Impuestos Nacionales Número de Formulario 4910658615922 de fecha 21 de marzo de 2023, en la sección de Pagos se visualiza la siguiente información: “*Valor pago intereses de mora*” \$589.000, “*Valor pago impuesto*” \$121.354.000 y “*Pago total*” \$121.943.000. Es de anotar, que el enunciado recibo corresponde a la Declaración de Retención en la Fuente Número de Formulario 3505684153601 con fecha de presentación 13 de marzo de 2023, es decir, el pago se efectuó en forma extemporánea el día 21 de marzo de 2023.

Finalmente, según extracto bancario se realizó pago por valor de \$121.943.000, cifra que incluye \$589.000 por concepto de intereses de mora generados por la extemporaneidad en el pago de la declaración de retención en la fuente presentada el día 13 de marzo de 2023, con pago efectivo el día 21 de marzo de 2023.

De lo anterior se colige que, la Empresa asumió intereses de mora por valor de \$4.597.000, debido a la inoportunidad en el cumplimiento del deber sustancial que le asiste en materia tributaria de efectuar el pago de los tributos, hecho originado por la falta de seguimiento oportuno y debido cuidado de las fechas establecidas por la autoridad tributaria para el vencimiento de las obligaciones.

En suma, el artículo 634 del Estatuto Tributario Nacional, establece la

obligatoriedad de liquidar y pagar intereses moratorios en razón de la no cancelación oportuna de las obligaciones por parte de los contribuyentes, agentes retenedores o responsables de los impuestos administrados por la DIAN.

Caso 2 Pago de Intereses de Mora y sanción por concepto de corrección de declaración tributaria de Retención en la Fuente.

En revisión efectuada a los Estados Financieros correspondientes a la vigencia 2023, se observó el reconocimiento de intereses de mora por valor de \$8.000 y sanciones por \$424.000, correspondientes a la corrección de la Declaración Retenciones en la Fuente Año 2022 Período 12 presentada ante la DIAN el día 24 de abril de 2024 mediante Número de Formulario 3505688067490.

Se aportó Recibo Oficial de Pago Impuestos Nacionales Número 4910670255694 de fecha 25 de abril de 2023, correspondiente a la declaración de retenciones en la fuente Número de formulario 3505688067490 de fecha 25 de abril de 2023, por valor total de \$561.000 discriminados así: “*Valor pago sanción*” \$424.000, “*Valor pago intereses de mora*” \$8.000 y “*Valor pago impuesto*” \$129.000.

En extracto bancario a nombre de la TTSA por el período del 28 de febrero de 2023 al 31 de marzo de 2023 cuenta bancaria **7758, se reportó el pago por valor de \$561.000 con fecha 25 de abril de 2023, cifra que corresponde con los valores descritos en el “*Recibo Oficial de Pago Impuesto Nacionales*” No. 4910670255694 Año 2022 Período 12, discriminados así: sanción \$424.000, intereses de mora \$8.000 e Impuesto \$129.000, generados por la corrección de la declaración de retención en la fuente Año 2022 Período 12 inicialmente presentada y pagada el día 17 de enero de 2023, según consta en el Recibo Oficial de Pago Impuestos Nacionales No. 4910640766295 aportado por la Empresa.

Corolario, se realizó pago por valor de \$432.000 asumidos por la Empresa TTSA correspondiente a sanción e intereses de mora, causando lesión patrimonial al Distrito.

Los hechos descritos se originan por inconsistencias en la información contenida en la declaración inicial presentada por la Empresa, dando lugar a intereses moratorios y sanción por corrección conforme lo estipulan los artículos 634 y 644 del Estatuto Tributario Nacional, respectivamente, situación que denota falencias en la comunicación y conciliación entre las dependencias que intervienen en la elaboración y presentación de las declaraciones tributarias.

Ahora bien, de conformidad con lo expuesto en cada uno de los dos casos relacionados en la presente observación, con este actuar de la administración, presuntamente vulnera los principios de planeación, eficiencia, eficacia y economía que rigen la gestión fiscal, conforme los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, eficacia y economía, consagrados en el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, propios de la función administrativa y sus actuaciones.

Igualmente, presuntamente se vulnera el deber funcional consagrado en el artículo 38 deberes numerales 1 y 3, artículo 39 numeral 1º Prohibiciones de la Ley 1952 de 2019, el artículo 6 de la Ley 610 de 2000, el artículo 3º del Decreto Ley No. 403 del 2020.

Además, mediante comunicación No. 20240110059681 de fecha 05 de agosto de 2024, la Empresa señaló que estos valores no han sido asumidos por empleados ni por terceros, por tanto, este Organismo de Control, no evidenció el reintegro de los recursos desembolsados por concepto de intereses de mora y sanción.

Por consiguiente, se generaron pagos realizados por la Empresa así: por concepto de intereses de mora por extemporaneidad en el pago de declaraciones tributarias del Impuesto sobre las Ventas – IVA y Retención en la Fuente \$4.597.000; y por concepto de corrección de la declaración de Retención en la Fuente sanción \$424.000 e intereses de mora \$8.000.

En consecuencia, la Empresa realizó desembolsos con destino a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN por valor de \$5.029.000, hechos que generan una lesión representada en el menoscabo del patrimonio de la Empresa TTSA, habida cuenta del incumplimiento de la obligación legal de cumplir con el pago oportuno de las declaraciones tributarias y de su correcta presentación.

Estos hechos son causados por fallas en la planeación, análisis y seguimiento de los procesos y procedimientos que propendan por el cumplimiento oportuno y correcto en lo referente a las obligaciones tributarias a cargo de la Empresa.

De otra parte, la TTSA, es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad, constituida como sociedad anónima con autonomía administrativa, financiera y patrimonio independiente, y con una composición accionaria.

De conformidad con certificación emitida por la Revisoría Fiscal de la Empresa la composición accionaria con corte a 13 de junio de 2024, se encuentra distribuida así: Nación 11%, Distrito 77,6% y particulares 11,4%.

Así las cosas, los hechos descritos en los dos casos relacionados en la presente observación generan detrimento en el patrimonio de la TTSA por valor de \$3.902.504, equivalente al 77,6% del total de los desembolsos efectuados por la TTSA ante la

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, y correspondiente al porcentaje de participación accionaria del Distrito.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, es de precisar que el Sujeto de Control señala que, en la fase de ejecución de la auditoría, se remitieron las declaraciones de impuestos, presentadas en las fechas establecidas e indica que la plataforma transaccional de Bancolombia presentó fallas tecnológicas.

Al respecto, se aclara que en lo referente al caso 1 de la observación presentada en el informe preliminar, el Organismo de Control no discute la fecha de presentación de las declaraciones tributarias allí señaladas, sino la extemporaneidad en el pago del impuesto al no ser realizado en la fecha oportuna, esto es el 13 de marzo de 2023, por el contrario, el pago se realizó el día 21 de marzo de 2023, situación que dio lugar al cálculo y pago de intereses de mora.

Estos hechos se originan por la falta de seguimiento, debido cuidado y verificación de las transacciones bancarias en forma oportuna, con el fin de cumplir con las fechas establecidas por la autoridad tributaria para el vencimiento de las obligaciones a cargo de la Empresa.

Además, el Sujeto de Control no se pronunció puntualmente sobre cada uno de los casos señalados por el Organismo de Control en el Informe Preliminar de Auditoría.

Por tanto, no se aportaron evidencias ni argumentos que permitan desvirtuar la observación efectuada por el Organismo de Control en el Informe Preliminar de

Auditoría, relacionada con el pago de sanciones e intereses de mora ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.

Por lo expuesto, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. y a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

Cuentas de Orden

Con corte a 31 de diciembre de 2023, los Estados Financieros de la Terminal de Transporte S.A. - TTSA presentan los siguientes saldos en las cuentas de orden deudoras código 81 – Activos Contingentes por valor de \$137,49 millones; código 82 – Deudoras fiscales por valor de \$292.071,95 millones; código 83 – Deudoras de control por valor de \$3.090,68 millones y código 89 – Deudoras por el contrario (CR) por valor \$295.300,12 millones.

Por su parte, en las cuentas de orden acreedoras se reportaron los siguientes saldos: código 91 – Pasivos contingentes por valor de 16.398,54 millones; código 92 – Acreedoras Fiscales por valor de \$9.248,31; código 93 – Acreedoras de control por valor de \$39.422,87 millones y código 99 – Acreedoras por contra por valor de \$65.067,71 millones.

La evaluación del Control Interno Contable se realizó de conformidad con los parámetros establecidos en la Matriz de Riesgos y Controles adoptada por la Contraloría de Bogotá.

3.2.2. Proceso Desempeño Financiero

El examen del desempeño financiero se realizó de acuerdo con la naturaleza jurídica y el objeto social de la TTSA, para establecer la rentabilidad financiera de la inversión pública. En el caso de las sociedades de economía mixta, para el caso la TTSA, se evaluó si el manejo de los recursos se orientó a maximizar el valor de la empresa y el de sus accionistas, en términos de rentabilidad de la inversión.

Se seleccionaron los indicadores que, de conformidad con la actividad del sujeto de control, son aplicables a partir de los estados financieros, de acuerdo con los relacionados en la hoja de evaluación de desempeño financiero.

3.2.2.1. Razón corriente

Fórmula: Activo Corriente (\$36.275,44 millones) / Pasivo Corriente (\$12.029,22 millones). Resultado: 3,02. Descripción: Capacidad para cubrir obligaciones de corto plazo. Conforme al resultado obtenido de este indicador, la empresa tiene capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo; presenta una razón corriente de \$3,02 por cada peso para respaldar esa obligación con corte a 31 de diciembre de 2023.

3.2.2.2. Capital de Trabajo

Fórmula: Activo Corriente (\$36.275,44 millones) - Pasivo Corriente (\$12.029,22 millones). Resultado: \$24.246,22 millones. Descripción: Dinero que le queda a la empresa después de pagar sus obligaciones de corto plazo. El indicador establecido por la empresa arroja un resultado de \$24.246,22 millones por cada peso que adeuda; en consecuencia, puede cumplir con sus obligaciones de corto plazo.

3.2.2.3. Nivel de Endeudamiento

Fórmula: Pasivo Total (\$58.579,01 millones) / Activo Total (\$335.662,44 millones). Resultado: 17,45%. Descripción: Representa el grado de apalancamiento utilizado e indica la participación de los acreedores sobre los activos de la empresa. El resultado obtenido señala que por cada peso que la empresa tiene invertido en activos \$17,45 han sido financiados por los acreedores; no obstante, se precisa que el pasivo al corte de la vigencia 2023, corresponde principalmente a la estimación del impuesto diferido.

3.2.2.4. Endeudamiento en el corto plazo

Fórmula: Pasivo Corriente (\$12.029,22 millones) / Pasivo Total (\$58.579,01 millones). Resultado: 20,54%. Descripción: Indica el nivel de concentración del endeudamiento en el corto plazo. El resultado del 20,54% señala que el endeudamiento de la Empresa se encuentra concentrado en su mayoría en el corto plazo.

3.2.2.5. Margen de utilidad operacional

Fórmula: Utilidad operacional (\$14.084,07 millones) / Ventas (\$50.117,43 millones). Resultado: 28,10%. Descripción: Mide el beneficio que obtiene la empresa por cada peso de ventas, luego de pagar costos y gastos como mano de obra e insumos directos, justo antes de intereses e impuestos. El resultado señala que por cada peso de ventas después de pagar costos y gastos, la empresa obtiene un beneficio de \$28,10 pesos.

3.2.2.6. Margen de utilidad neta

Fórmula: Utilidad neta (-\$563,98 millones) / Ventas (\$50.117,43 millones).

Resultado: -1,13%. Descripción: Muestra la utilidad por cada unidad de venta. El resultado señala que por cada peso de ventas la empresa obtuvo pérdida del -1,13%.

En lo correspondiente a la vigencia 2023, los estados financieros reflejan costos y gastos por valor de \$52.666,96 millones superando los ingresos de la vigencia los cuales ascienden a \$52.102,98 millones, situación que generó pérdida del ejercicio por valor de \$563,98 millones.

De conformidad con los Estados de Resultados Integrales, durante los cuatro últimos períodos, la Empresa obtuvo pérdidas del ejercicio por valor de \$10.235,20 millones (vigencia 2020); \$1.814,63 millones (vigencia 2021), \$942,03 millones (vigencia 2022) y \$563,98 millones (vigencia 2023).

Mediante Acta No. 58 de fecha 20 de marzo de 2024, la Asamblea General de Accionistas aprobó los Estados Financieros con corte a 31 de diciembre de 2023. Igualmente, y teniendo en cuenta que el resultado del ejercicio para el año 2023 fue negativo con una pérdida que asciende a \$563,98 millones, la Asamblea de Accionistas autorizó enjugar las pérdidas con las reservas ocasionales creadas con las utilidades de años anteriores, y que venían acumuladas de conformidad con el artículo 456 del Código de Comercio; movimiento contable que se verá reflejado en los Estados Financieros de la vigencia 2024.

A su vez, la empresa manifestó no tener deuda pública con corte a 31 de diciembre de 2023, según consta en documento electrónico CBN-1092 presentado a través del aplicativo SIVICOF.

3.3. MACROPROCESO GESTIÓN PRESUPUESTAL

La TTSA es una entidad dotada con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera, que se rige por el Derecho Privado, no le aplica las normas del Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital de acuerdo al artículo 3 del Decreto 714 de 1996; por lo cual sus activos y rentas no forman parte del presupuesto general del Distrito, de acuerdo a ello su presupuesto es propio y está desarrollado de acuerdo con los Estatutos y el Manual de Presupuesto que creó y adoptó de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

Teniendo en cuenta, lo establecido en los estatutos sociales de la TTSA, en lo particular lo reglamentado en el numeral 3º del artículo 40, el presupuesto para la vigencia 2023 fue aprobado por la Junta Directiva de la sociedad mediante Acta No. 32 efectuada el día trece (13) de diciembre de dos mil veinte y dos (2022), cumpliendo con todos los requisitos y formalidades plenas que exigen los estatutos.

3.3.1. Ejecución de ingresos

El presupuesto de Ingresos aprobado para la vigencia 2023, fue de \$109.486,00 millones, registrando un aumento de \$12.804,00 millones, quedando un valor final de \$122.290,00 millones, de los cuales presentó una ejecución al final de la vigencia del 86,52%, es decir, \$105.810,72 millones.

Dentro de las 12 fuentes de Ingresos registradas para la vigencia 2023, las principales están dadas por:

- Derechos de uso de la Terminal con \$32.461,00 millones para la vigencia 2023 y una ejecución final del 95% (\$27.963,04 millones), ingresos generados por las tarifas que deben cancelar las diferentes empresas transportadoras cuando sus vehículos utilizan la infraestructura de la Terminal, en cumplimiento de los horarios y rutas

autorizadas; dichas tarifas son reguladas por el Ministerio de Transporte y su incremento se debe a la variación en el índice de precios al consumidor (IPC)

- Arrendamientos: Con una ejecución del 112%, es decir que programaron un presupuesto definitivo \$8.691,0 para la vigencia 2023 y su recaudo fue de \$9.741,4 millones, ingresos generados especialmente por los arriendos de los espacios con los que cuenta la entidad.

- Servicio de Parquadero: Aumentó en 45% en el 2023, con respecto a la vigencia 2022 al pasar de \$16.206,7 a 23.467,0 con un recaudo del 87,57% (\$20.550,68 millones). Ingresos generados por el uso de áreas destinadas al parqueo de vehículos particulares en las diferentes sedes de parqueaderos de la Terminal. Adicionalmente, se reconoce en este rubro el cobro de zonas de taxis y los parqueaderos administrados DADEP e IDU.

- Zona de parqueo Pago: Para la vigencia 2023, se estimó y aprobaron ingresos \$12.621,0 millones con una ejecución del 89,6% (\$11.240,2 millones). Con una variación del 122%, es decir, que lo proyectado y aprobado en la vigencia 2023, aumentó en \$6.958,0 millones con respecto a la vigencia 2022(\$5.663,55 millones).

Si bien éste ingreso, es una tasa autorizada mediante el Acuerdo Distrital 695 de diciembre de 2017 por el Concejo de Bogotá, y no es un ingreso de la TT, este es reflejado en el presupuesto, por cuanto sobre estos ingresos se calcula la tarifa de administración (comisión) y operación de las Zona Parqueo Pago.

Igualmente, en este rubro registran la totalidad de ingresos brutos recaudados en el marco de implementación y operación del proyecto de administración del parqueo en vía (Zona Parqueo Pago). Suscrito mediante el contrato interadministrativo 2021-2470 con la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Otros Ingresos: la cuenta otros ingresos registró un recaudo de 396%, es decir que habían proyectado y aprobado unos ingresos de \$27,0 millones, pero su recaudo fue de \$107,0 millones, ingresos generados por la carnetización.

3.3.2. Ejecución de gastos

El presupuesto de gastos aprobado inicialmente por la junta directiva fue de \$109.486,00 millones, el cual presentó una modificación por adición de \$10.194,00 millones, quedando un presupuesto final de \$119.680,00 millones, con una ejecución final del 89.9% (\$107.535,54 millones).

Cuadro No. 2. Variación presupuestal 2022-2023

Cifras en millones de pesos

Vigencia 2022		Vigencia 2023		Variaciones 2022	
A 31 de diciembre 2022		A 31 de diciembre 2023		vs 2023	
Concepto	Presupuesto definitivo	Concepto	Presupuesto definitivo	\$	%
Servicios personales indirectos	\$ 31.100,23	Servicios personales indirectos	\$ 19.239,6	\$ -11,86	38%
Adquisición de bienes	\$5.647.3	Adquisición de bienes	\$2.557.9	\$ -3.08	54%
Impuestos, tasas y contribuciones	\$1.919.1	Impuestos, tasas y contribuciones	\$3.851.8	\$1.932.7	100.7%
Reservas-cuentas	\$19.400,0	Reservas-cuentas	33.015,4	\$13.615.4	70%

Fuente: TTSA

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

Como se observa en el cuadro anterior, las variaciones presupuestales presentadas en la vigencia 2023 frente a la vigencia 2022, más significativas fueron:

- Servicios personales indirectos, presentó una disminución del 38% con respecto a la vigencia 2022.
 - En la cuenta Adquisición de Bienes, disminuyó (54%) al pasar de \$5.647,3 millones en la vigencia 2022 a \$2.557,9 millones en la vigencia 2023.
 - Mientras que, en el rubro impuestos, tasas y contribuciones, registró un aumento del 100,7% al pasar de \$1.919,1 millones a \$3.851,8 millones.
- Igualmente, en el rubro Reservas-cuentas pagar registraron un aumento del 70% al pasar de \$19.400,0 millones en el 2022 a \$33.015,4 millones en la vigencia 2023.

3.3.3. Cuentas por pagar a 31 de diciembre de 2023

Al cierre de la vigencia 2023, se constituyeron Cuentas por Pagar por \$32.415,9 millones, presentando un incremento del 122,8% frente a las cuentas por pagar de la vigencia 2022 (\$14.548,7 millones), por cuanto quedaron contratos para ser ejecutados en la siguiente vigencia (contratos temporales, consorcio ECTT y contrato de aseo).

Cierre Presupuestal

El cierre presupuestal realizado por la entidad se hizo teniendo en cuenta las normas y procedimientos internos garantizando información consistente con lo programado en el presupuesto.

Control Fiscal Interno Presupuestal

La evaluación al Control Interno a través de las pruebas adelantadas a fin de determinar la consistencia de los registros tanto de la ejecución presupuestal de ingresos como de gastos y del proceso de cierre presupuestal durante el año, se evidenció que la aplicación de controles fue consistente y oportuna en el área respectiva.

Opinión Presupuestal

De acuerdo con el análisis realizado al factor presupuestal, se puede concluir que la empresa TTS.A., dio cumplimiento a la ejecución del presupuesto con base en las normas y procedimientos internos vigentes, dando cumplimiento a los objetivos misionales en términos de eficacia y eficiencia.

3.4. MACROPROCESO GESTIÓN DE INVERSIÓN Y GASTO

3.4.1. Plan estratégico TTSA

La TTSA, es una Sociedad de Economía Mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá, cuyo objeto es poner a disposición su infraestructura a las empresas de transporte legalmente habilitadas para prestar el servicio de transporte intermunicipal y en contraprestación cobra una tasa de uso acorde a las tarifas definidas por el Ministerio de Transporte.

Presenta cuatro objetivos estratégicos, los cuales no son sujetos a modificación; no obstante, las metas son revisadas por la alta dirección³ y se determina la modificación según pertinencia de la hoja de ruta, la cual es aprobada por el órgano decisor que es la Junta Directiva.

3.4.1.1. Cumplimiento de metas del Plan Estratégico 2023 TTSA.

Cuadro No. 3. Metas por Objetivo Estratégico TTSA vigencia 2023

OBJETIVO ESTRATÉGICO	DESCRIPCIÓN META	META PARA 2023	RESULTADO	(%) CUMPLIMIENTO
1. Generar recursos para la ciudad y los accionistas	37. Incrementar el recaudo de la línea de negocio a \$32.461 millones, a 31 de diciembre de 2023. (Transporte intermunicipal)	\$32.461.000.000	\$32.463.024.400	100
	35. Incrementar en un 0,5 % los ingresos por tasa de uso comparado con el 2022, como resultado de los operativos de control al transporte informal en los puntos identificados de la cadena de ilegalidad.	\$135.000.000	\$148.392.510	100

³ Plataforma estratégica 2021 – 2023 TTSA. Documento electrónico CBN1013 Rendición de Cuenta SIVICOF febrero de 2024.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	DESCRIPCIÓN META	META PARA 2023	RESULTADO	(%) CUMPLIMIENTO
	1. Implementar un proyecto que permita optimizar la administración de los inmuebles propiedad de la Terminal, a 31 de diciembre de 2023	1	1	100
	2. Incrementar los ingresos por la administración de parqueaderos a \$1.600 millones, a 31 de diciembre de 2023.	\$1.600.000.000	\$3.628.473.013	100
	38. Incrementar el recaudo de la línea de negocio a \$18.104 millones a 31 de diciembre de 2023. (ZPP)	\$ 18.104.986.604	\$ 16.790.758.787	93
	39. Incrementar a 195 el número de acuerdos comerciales a 31 de diciembre de 2023.	195	263	100
2. Apoyar la estrategia de movilidad de la ciudad	10. Adelantar en un 100% el estudio de prefactibilidad de los CIM a 31/12/2023	100	80	80
	36. Estructurar e implementar al 100% un nuevo proyecto de	100	100	100

OBJETIVO ESTRATÉGICO	DESCRIPCIÓN META	META PARA 2023	RESULTADO	(%) CUMPLIMIENTO
	plataforma logística urbana en las Terminales Satélite, a 31/diciembre.			
	7. Poner en marcha 6 áreas de implementación a 31 de diciembre de 2023, para tener en operación las diecisiete (17) Áreas de Implementación definidas en el proyecto ZPP.	6	6	100
3. Mejorar el servicio a los usuarios	16. Definir e implementar el 100% el modelo de automatización de la TUT, a 31 de diciembre.	100	55	55
	40. Implementar canales de pago electrónico en todos los parqueaderos administrados, a 31 de diciembre de 2023.	100	100	100
	41. Medir percepción de satisfacción del servicio en los parqueaderos fuera de vía y definir plan de trabajo para mejorar la percepción a 31 de diciembre de 2023.	100	100	100

OBJETIVO ESTRATÉGICO	DESCRIPCIÓN META	META PARA 2023	RESULTADO	(%) CUMPLIMIENTO
	42. Generar nuevas alianzas de pago digitales, a 31 de diciembre de 2023. (ZPP)	2	2	100
4. Fortalecer la cultura organizacional, el bienestar y la buena comunicación en todo el personal.	33. Lograr la certificación del Sistema de Gestión Anti-soborno, a 31 de diciembre de 2023,	100	99	99
	43. Implementar una reingeniería de procesos que permita alinear el Mapa de Procesos de la entidad al Plan Estratégico, a 31 de diciembre de 2023.	100	95	95

Fuente: Informe de Gestión y Resultados Documento electrónico CBN-1090 Rendición de cuenta SIVICOF febrero de 2024.

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

En el cuadro anterior para evitar distorsión sobre el cumplimiento de metas, se toma como máximo porcentaje de cumplimiento el 100%. Se aprecia, que de las quince metas que ejecutó la TTSA en la vigencia 2023; trece de ellas presentan un avance físico de 93% a 100%.

3.4.1.2. Hallazgo administrativo por bajo avance físico e incumplimiento de la Meta 16. “Definir e implementar el 100% el modelo de automatización de la Tasa de Uso de la Terminal -TUT, a 31 de diciembre de 2023” del Objetivo Estratégico No. 3 Mejorar el servicio a los usuarios.

Como producto de la auditoría a la Rendición de Cuenta vigencia 2023 y en específico al documento CBN-1090 Informe de Gestión y Resultados, se evidenció un avance físico del 55% en la Meta 16. “Definir e implementar el 100% el modelo de automatización de la Tasa de Uso de la Terminal -TUT, a 31 de diciembre de 2023” del Objetivo Estratégico No. 3 Mejorar el servicio a los usuarios; indicador de gestión bajo teniendo en cuenta que la línea base para 2022 era 50% y que en el último trimestre de la vigencia 2023 no se reporta avance físico significativo en esta meta.

El bajo avance físico e incumplimiento de la Meta 16 del OE3 en la vigencia 2023, puede obedecer a debilidades en el proceso de planeación de la gestión contractual, así como por debilidades en el control y seguimiento; como consecuencia de lo anterior, se puede ver afectado el servicio a los usuarios y por ende la percepción de la prestación de los servicios que ofrece la TTSA.

Se incumple lo dispuesto en el Procedimiento para la Elaboración del Plan Estratégico Código SMC-PR08 Versión No. 1 de diciembre de 2022, (Numeral 12 de la Descripción de las Actividades – Efectividad del cumplimiento del plan).

Igualmente, se incumple el artículo 3º de la Ley 489 de 1998, en particular sobre los principios de celeridad, eficacia y eficiencia; en concordancia con el Artículo 209 de la Constitución Política Nacional.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No.

20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, se detallan las diferentes actuaciones realizadas en la vigencia 2023 por la TTSA para la viabilidad del proyecto.

Así mismo, en su respuesta, la TTSA comunica que está: *“decidiendo buscar alternativas en el mercado que satisfagan las necesidades de la empresa y que se ajusten al presupuesto proyectado.”*

Por lo anterior, se configura un hallazgo administrativo y la entidad deberá incluir acciones en el Plan de Mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.1.3. Cumplimiento de Metas del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA.

La TTSA, comunicó a través del oficio de respuesta Radicado TTSA No. 20240110053141 del 18/07/2024, la relación de las metas PIGA y su respectivo avance físico como se detalla a continuación:

Cuadro No. 4. Cumplimiento de metas del PIGA Terminal de Transporte vigencia 2023

PROGR AMA	ACTIVIDAD	META DE LA ACTIVIDAD	% DE CUMPLIM IENTO
Uso eficiente del agua	Implementar estrategia de comunicación ambiental, articuladamente con la Oficina Asesora de Comunicaciones (OAC).	Una estrategia de comunicación implementada articuladamente con la OAC.	100%

PROGR AMA	ACTIVIDAD	META DE LA ACTIVIDAD	% DE CUMPLIM IENTO
	Hacer una verificación mensual y conjunta, entre el área encargada del registro de consumos de agua y energía (Dirección de Recursos Físicos) y la Subgerencia de Planeación y Proyectos de los consumos de agua y energía de las Tres Terminales Salitre, Norte y Sur.	Realizar 12 Seguimientos a la normalización del consumo de agua en la empresa	100%
	Reportar indicadores ambientales (agua, energía, residuos, bici usuarios).	Reportar indicadores ambientales a la SDA.	100%
	Actualizar el inventario de puntos hidrosanitarios (llaves lavamanos, cocinas, duchas, baños, etc.) de la Terminal Salitre, Norte y Sur y Oficinas Administrativas.	Actualizar dos veces al año los inventarios de puntos hidrosanitarios (llaves lavamanos, cocinas, duchas, baños) de la Terminal Salitre, Norte y Sur y Oficinas.	100%
	Realizar la medición de parámetros IN SITU en la PTAR del Módulo de Excretas.	Realizar 12 mediciones de parámetros IN SITU en la PTAR del Módulo de Excretas.	30%
	Realizar la medición de calidad del agua potable de las tres Terminales.	Realizar 36 mediciones de calidad del agua y potable de las tres Terminales.	100%
Uso eficiente de la energía	Actualizar el Inventario de fuentes de iluminación (cantidad de luminarias tipo T12, T8, T5, cantidad de bombillos ahorradores, cantidad de iluminación led, y cantidad de	Actualizar dos veces al año de fuentes de iluminación (cantidad de luminarias tipo T12, T8, T5, cantidad de bombillos ahorradores,	100%

PROGR AMA	ACTIVIDAD	META DE LA ACTIVIDAD	% DE CUMPLIM IENTO
	cualquier otro tipo de iluminación con la que cuente la Terminal)	cantidad de iluminación led, y cualquier otro tipo de iluminación)	
	Hacer una verificación mensual y conjunta entre el área encargada del registro de consumos de agua y energía (Dirección de Recursos Físicos) y la Subgerencia de Planeación y Proyectos de los consumos de agua y energía de las Tres Terminales Salitre, Norte y Sur.	Realizar 12 Seguimiento a la normalización del consumo de energía en la empresa	100%
Gestión integral de residuos	Realizar conjuntamente con la Dirección de Seguridad en el marco del Plan de Emergencias, simulacro para manejo de derrames con los técnicos 2 y brigada de emergencia.	Realizar un simulacro para manejo de derrames con los Técnicos II y brigada de emergencia.	100%
	Desarrollar una estrategia metodológica, a fin de fortalecer el manejo de residuos peligrosos con los supervisores de contratos en la Terminal, con componente ambiental significativo (Contratos de aseo, mantenimiento, primeros auxilios, impresiones y copiado)	Estrategia metodológica implementada.	100%

PROGR AMA	ACTIVIDAD	META DE LA ACTIVIDAD	% DE CUMPLIM IENTO
	Diligenciar y remitir el formato GAM-FT07 "Generación de Residuos Peligrosos y Especiales" con la información sobre los residuos peligrosos generados en el marco de la ejecución de los contratos de aseo, mantenimiento e impresiones a la Subgerencia de Planeación y Proyectos mensualmente.	Calcular la media móvil al final de la vigencia	80%
	Remitir los certificados de disposición final o aprovechamiento de los residuos peligrosos (RESPEL) por cada una de las sedes (Salitre, Norte y Sur), generados en el marco de los contratos de aseo, mantenimiento e impresión cada vez que se generen.	Contar con el 100% de los certificados de disposición final de residuos peligrosos (RESPEL) por sede, al final de la vigencia 2022.	80%
	Consolidar los datos de generación de residuos por sede suministrados por los supervisores de contratos de aseo, mantenimiento e impresiones, y realizar reporte en el registro de generador de la Terminal Sur y Salitre.	Dos consolidados al año y un reporte en ante la autoridad ambiental	90%
Consumo o sostenible	"Actualizar el instructivo de Compras Sostenibles (Criterios Ambientales para Contratación)"	Realizar una actualización al año.	100%
	Revisar mensualmente con la Subgerencia Jurídica la inclusión de	Número de contratos revisados en el mes.	100%

PROGR AMA	ACTIVIDAD	META DE LA ACTIVIDAD	% DE CUMPLIM IENTO
	cláusulas ambientales en la Contratación.		
Impleme ntación de prácticas sostenibl es	Actualizar el PIMS e implementar el plan de acción.	PIMS aprobado por la SDM	100%
	Realizar la Semana Ambiental la primera semana de junio.	Semana Ambiental realizada la primera semana de junio.	100%
	"Actualizar la matriz de identificación de aspectos y valoración de impactos ambientales (MIAVIA) y la matriz legal. Realizar consolidación de informes ambientales y reportar a la Secretaría Distrital de Ambiente"	Realizar una actualización de la matriz de identificación de aspectos y valoración de impactos ambientales (MIAVIA) y la matriz legal. Realizar dos consolidaciones de informes ambientales y reportar a la SDA.	100%
	Actualizar el inventario de plásticos de un solo uso de la Terminal.	Inventario de plásticos de un solo uso actualizado.	100%
	Generar un mecanismo facilitador en el marco de los programas posconsumo de llantas usadas, buscando la recolección y reencauche como minimizadores del impacto ambiental generado por su uso.	Mecanismo facilitador creado.	80%

Fuente. Oficio de respuesta Radicado TTSA No. 20240110053141 del 18/07/2024.

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

En el cuadro anterior se aprecia, que de las veinte metas que conforman el PIGA, quince de ellas presentan cumplimiento del 100%; las restantes cinco metas presentan cumplimientos entre el 30% y el 90%.

3.4.1.4. Hallazgo administrativo por bajo avance físico e incumplimiento de la Meta “Realizar 12 mediciones de parámetros IN SITU en la PTAR del Módulo de Excretas”; del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA en la vigencia 2023; así como inconsistencia en el respectivo indicador de resultado.

Como producto de la auditoría a la información reportada a través del oficio de respuesta Radicado TTSA No. 20240110053141 del 18/07/2024 y en particular sobre el avance físico y cumplimiento de las metas del PIGA, se evidenció un bajo avance físico en la meta señalada (30%); así como inconsistencia en el dato ya que, si eran 12 mediciones proyectadas al año, no se entiende como el avance físico es de 30% y porque no se efectuó una reformulación oportuna de la meta para no afectar el cumplimiento del PIGA en su conjunto.

La administración aduce como justificación, que: *“La meta asociada al uso eficiente del recurso agua, obtuvo una calificación de 30% sobre 100% debido a que la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales - PTAR, del módulo de excretas de la Terminal Salitre suspendió sus actividades de tratamiento de vertimientos, a causa de un mantenimiento en sus equipos, motivo por el cual se realizaron menos monitoreos de los planeados”.*

El bajo avance físico e incumplimiento de la Meta en la vigencia 2023, puede obedecer a debilidades en el proceso de planeación, así como por debilidades en el control y seguimiento; como consecuencia de lo anterior, se afecta el cumplimiento del PIGA en su conjunto

Se incumple lo dispuesto en el artículo 3º de la Ley 489 de 1998, en particular sobre los principios de celeridad, eficacia y eficiencia; en concordancia con el artículo 209 de la Constitución Política Nacional.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, se comunica de forma detallada las diferentes actuaciones incluso desde la vigencia 2022, para implementar recomendaciones técnicas para el correcto funcionamiento de la PTAR.

Así mismo, durante la actual vigencia de 2024, se han realizado registros y pruebas y específicamente que: *“Con estas acciones, se busca corregir las inconsistencias detectadas y estabilizar la operación de la PTAR para cumplir con la meta del Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA).”*

Por último, es preciso indicar que se realizaron tres mediciones (de doce planeadas), el avance físico es del 25% y no del 30% como fue reportado.

Por lo anterior, se configura un hallazgo administrativo y la entidad deberá incluir acciones en el Plan de Mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.1.5. Balance Social de la Gestión Vigencia 2023 TTSA.

La TTSA remitió la rendición de la cuenta a través del Sistema de Vigilancia y Control Fiscal - SIVICOF de la Contraloría de Bogotá, con los resultados de la aplicación de la metodología establecida por el ente de control para presentar el Balance Social de la Gestión en la vigencia 2023; específicamente en el documento electrónico CBN-0021. A continuación, se presenta un resumen del documento

señalado, una vez realizada la respectiva validación y evaluación por parte del equipo auditor:

Tema objeto de análisis: Formalización Laboral Cuidadores Informales de Vehículos.

En el marco del desarrollo del contrato interadministrativo No. 2470 de 2021, celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la TTSA para la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía / Zona de Parqueo Pago – ZPP, las partes han considerado que este proyecto es una solución que puede generar empleo, entre otros beneficios, razón por la cual, se ha fortalecido el equipo de Gestión Social del proyecto, con el fin de abordar la ruta de formalización laboral, la cual consiste en ofrecer una oportunidad de vinculación laboral formal a los cuidadores informales que previamente realizaban labores de cuidado de los vehículos cuando estos estaban estacionados en vía.

- Identificación y descripción de temas, problemas o políticas públicas.

Cada una de las áreas seleccionadas para la implementación del proyecto ZPP cuenta con una dinámica social, la cual incluye a los cuidadores informales de vehículo; quienes a medida que entran más zonas en operación tienen una afectación laboral.

Esta temática es tratada debido al impacto que tuvo la implementación de 17 áreas de este proyecto al cierre de la vigencia 2023, en las localidades de Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Los Mártires, Puente Aranda, Barrios Unidos y Fontibón en la ciudad de Bogotá D.C.

- Política Pública.

De acuerdo con el Mapa de Políticas Públicas Distritales, la TTSA, que es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., relaciona el tema tratado en el presente informe con la Política Pública de Trabajo Decente y Digno de Bogotá D.C., la cual está formulada por el Decreto 380 de 2015.

No obstante, se informa que la TTSA no participa en la Comisión Intersectorial para la Generación de Empleo e Ingresos y Oportunidades Económicas en el Distrito Capital.

- Población beneficiada.

Durante la vigencia 2023, el equipo de Gestión Social del proyecto Zona de Parqueo Pago - ZPP continuó con el mapeo territorial de las diferentes áreas de implementación a través del ejercicio de cartografía social, en el que se mantuvo con la identificación de las dinámicas sociales, así como el parqueo irregular en vía. Así mismo, se identificaron los cuidadores informales de vehículos de las zonas, siendo estos resultados, los definidos como la población total afectada.

Cuadro No. 5. Población beneficiada por zona de implementación

Zona de implementación / localidad	Cuidadores Caracterizados 2023	Cuidadores Contratados 2023
Área de Implementación AI 03 - Chapinero	6	
Área de Implementación AI 05 – Barrios Unidos	12	1
Área de Implementación AI 07 - Santafé	13	
Área de Implementación AI 08 - Teusaquillo	9	1
Área de Implementación AI 09 – Antonio Nariño	3	
Área de Implementación AI 10 – Puente Aranda	18	1
Área de Implementación AI 11 – Fontibón	16	

Área de Implementación AI 12 – Engativá	4	2
Área de Implementación AI 13 – Usaquén	20	1
Área de Implementación AI 14 – Suba	20	
Área de Implementación AI 15 – Suba	1	
Área de Implementación AI 16 – Kennedy	5	
Área de Implementación AI 17 – Antonio Nariño	26	
TOTAL	153	6

Fuente. Rendición de cuenta Plataforma SIVICOF Contraloría de Bogotá febrero de 2024

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

Con el fin de disminuir los impactos generados en esta población, se continuó con la labor para que estos 153 cuidadores informales caracterizados, iniciaran el proceso de integración a la ruta de formalización laboral; por lo cual, ésta se determina como la población a atender en la vigencia. Los resultados que arrojó la aplicación de la ruta, fue la formalización de 6 de ellos, equivalente al 4% del total, estableciéndose como la población atendida en la vigencia.

Si bien, el porcentaje de formalización disminuyó frente a la vigencia anterior (14%), esto se debe a la falta de interés por una gran parte de las personas caracterizadas, en algunos casos, una parte de las personas interesadas no cumplieron con los requisitos exigidos para la vinculación, los requisitos mínimos definidos son saber leer y escribir o cumplir con el mínimo de escolaridad primaria.

- Recursos

Referente al presupuesto que la entidad asignó en la vigencia 2023, para la formalización laboral, corresponde al valor de los salarios más la carga prestacional de los cuidadores informales que fueron vinculados al proyecto Zona de Parqueo Pago, este valor asciende a \$307,64 millones.

- Acciones:

Al igual que el año 2022, la estrategia social consistió en censar a la población que trabaja informalmente en las zonas habilitadas para la operación del proyecto Zona de Parqueo Pago - ZPP y se realiza el respectivo mapeo territorial de cada área de implementación. De este modo, bajo una estrategia de formalización laboral, los cuidadores informales de vehículos son caracterizados por los profesionales del equipo de gestión social del proyecto a través de un formulario desarrollado mediante Google Forms, el cual es aplicado en campo y recopila los siguientes datos:

Cuadro No. 6. Información básica caracterización de cuidadores informales en Bogotá D.C.

Nombre	Último nivel de escolaridad	Cabeza de hogar
Número de contacto	Habilidad en la calle	Tipo de Seguridad Social
Edad		Cotización a fondo de pensiones
Sexo	Dirección, horario y antigüedad de la actividad que desarrolla	Programas sociales a los que se encuentran vinculados
Género	Dinero obtenido promedio por día	Si cuenta con celular
Nacionalidad	Otras actividades económicas	Conocimiento acerca de manejo de celular y aplicaciones
Tipo y número de Identificación	Localidad y barrio de residencia	Correo electrónico
Grupo étnico	Tipo de estrato y vivienda	Licencia de Conducción
Condición de discapacidad	Composición familia	Referenciación a algún celular

Fuente. Formulario de Caracterización TTSA 2023

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

Posteriormente, se procedió a implementar la ruta de formalización convocando a cada uno de los cuidadores informales a participar en el proceso de vinculación

laboral al equipo de operaciones del proyecto Zona de Parqueo Pago, con el apoyo de la Dirección de Gestión Humana de la TTSA, a quien se le remite la base de datos resultante de la caracterización.

Se cuenta con un perfil adecuado y adaptado al personal informal caracterizado, en el cual se exige como requisito mínimo de vinculación laboral, saber leer y escribir, beneficiando a personas con niveles de escolaridad de primaria, ya que no es requisito ser bachiller. Posteriormente, a cada uno de los cuidadores se les solicita soporte de los documentos, se les aplican pruebas psicológicas y psicotécnicas y se les practica el examen médico.

Una vez los candidatos superan estas etapas, se procede a realizar la contratación. Al personal contratado se le dictó capacitación en todos los temas que requieren para operar dentro del proyecto Zonas de Parqueo Pago. Así mismo, se vincularon a un plan canguro, que consiste en el acompañamiento de un experto, quien da una inducción práctica de la labor a desempeñar.

- Resultados en la transformación:

Desde la habilitación de la primera área, este proceso social ha logrado la vinculación de 64 cuidadores informales, de los cuales al cierre de la vigencia 2023 se encuentran activos seis. Como resultado de la transformación a estas personas se le brindó acceso al sistema financiero, al sistema de fondo de pensiones y cesantías, a los sistemas contributivos de salud, primas, vacaciones remuneradas y acceso a caja de compensación, entre otros.

3.4.1.6. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la TTSA

La Terminal de Transporte S.A. ha implementado la Política de Sostenibilidad como herramienta de planificación, a través de la cual, la organización declara su compromiso en materia de sostenibilidad ambiental y social, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS⁴.

3.4.1.6.1. Herramientas de planificación para la adopción e incorporación de los ODS.

ODS No. 9 Industria, Innovación e Infraestructura, se establecieron cuatro ejes ambientales:

Eje 1 Cultura Sostenible. Cuya implementación propende por:

- Priorizar la sostenibilidad como eje normativo de la Entidad.
- Sensibilizar a todos los colaboradores de la Entidad sobre la importancia de la implementación de prácticas sostenibles en cada una de las actividades que se tienen a cargo.
- Promover el uso de los recursos naturales bajo la premisa de producción más limpia y ecoeficiencia.
- Generar una apropiación del entorno y de la importancia del cuidado.

Eje 2 Innovación Sostenible. Su implementación procura:

- Promover el uso de nuevas tecnologías que contribuyan al desarrollo de los proyectos a cargo de la Entidad bajo criterios de sostenibilidad.
- Identificar e implementar técnicas innovadoras que permitan reducir la huella ambiental en cada una de las actividades asociadas a los procesos de la Entidad.

⁴ Oficio de respuesta Radicado TTSA No. 20240110053141 del 18/07/2024

- Impulsar el uso de materiales alternativos y reciclados en cada una de las actividades asociadas a los procesos de la Entidad.

Eje 3 Movilidad Sostenible. En el marco de este eje estratégico se pretende:

- Promover los desplazamientos no motorizados e impulsar el transporte intermodal, para el uso racional de los modos de transporte.
- Promover el uso de sistemas de transporte más eficientes para mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de las personas.
- Fomentar una eficiente prestación de los servicios de nuestros proyectos y líneas de negocio con el fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de los usuarios.

Eje 4 Prácticas sostenibles. Con estas prácticas se busca:

- Promover prácticas de consumo responsable y la optimización de los recursos.
- Promover la eficiencia energética y el uso de fuentes de energías renovables.
- Propender por la adquisición de bienes y servicios bajo el concepto de compras públicas sostenibles, según la Política Nacional de Producción y Consumo Sostenible.

ODS No. 8 Trabajo Decente y crecimiento económico.

En la Política de sostenibilidad, se implementó el eje estratégico de sostenibilidad social “*Empleo, bienestar y seguridad en el trabajo*”, en el marco del cual, se busca implementar prácticas para lograr un ambiente de trabajo sano y seguro, así como incentivos que impulsen a los trabajadores a mejorar y superarse

profesionalmente, de tal manera que se mejore su calidad de vida. Estas prácticas se relacionan específicamente con:

- Promoción de prácticas para generar y mantener un buen clima organizacional.
- Jornadas flexibles de trabajo, trabajo suplementario, concurso de méritos, entre otras.
- Actividades de bienestar dirigidas a generar condiciones personales y profesionales para el aumento de la productividad y del desarrollo del propósito de vida de cada trabajador.
- Conformación de espacios institucionales para la resolución de conflictos.
- Identificación y control de riesgos laborales, lo cual debe ir de la mano con la aplicación correcta de las medidas para controlarlos.

Y a través del eje de *“Inclusión, diversidad y accesibilidad”* se busca promover prácticas y políticas que fomenten la igualdad de oportunidades y el respeto por los derechos de todas las personas, sin importar su origen étnico, género, orientación sexual, situación de discapacidad o cualquier otra característica, a través de acciones afirmativas como:

- Asegurar la diversidad en la fuerza laboral, vinculando empleados de diversas experiencias y características a través de una cultura inclusiva.
- Promover la formalización laboral de personas en situación de vulnerabilidad.
- Aunar esfuerzos con el fin de brindar acceso a los programas del distrito y de diferentes organizaciones a la población migrante.
- Fomentar la accesibilidad, eliminando barreras que dificulten o impidan la participación de las personas en los servicios de la TTSA.

3.4.1.6.2. Monto del presupuesto público (asignado y ejecutado).

Teniendo en cuenta la naturaleza jurídica de la TTSA, como sociedad de economía mixta del orden distrital con participación pública inferior al 90%, no cuenta con fuentes provenientes de la ciudad, es decir los activos de la TTSA, no hacen parte del Presupuesto Anual y General del Distrito Capital.

3.4.1.6.3. Mecanismos de participación ciudadana y canales de comunicación para el logro de los ODS.

En el marco del Plan Estratégico de la TTSA., uno de los objetivos planteados es el mejoramiento del servicio a todos los usuarios, como un pilar fundamental para avanzar en el proceso de transformación de la entidad.

De esta manera, con el fin de garantizar la calidad y oportunidad en la atención, los servicios y trámites para los ciudadanos en todas las unidades de negocio, la Terminal adoptó la Política de Servicio a la Ciudadanía a través de la Resolución 37 de 13 de agosto de 2021.

Y en el mismo sentido, se ha dispuesto institucionalmente el Manual de Servicio a la Ciudadanía de la TTSA, a través del cual se establecen los protocolos de atención dirigidos a los diferentes grupos poblacionales de género, poblacional diferencial, y se incluye la ruta de atención y recomendaciones para los diferentes momentos del ciclo de servicio en los canales de atención: presencial, telefónico y virtual.

3.4.1.7. Política pública sectorial – Plan de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS.

Sobre la política pública del sector movilidad en la ciudad, es preciso anotar que la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM actualizó el Plan Maestro de Movilidad (Decreto Distrital 319 de 2006) en octubre de 2023, a través del Decreto Distrital 497 de

2023 “*Por medio del cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá D. C. y se dictan otras disposiciones*”, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Distrital 555 del 2021 (que adopta la revisión general del POT - Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.).

El PMSS identificó a la TTSA en los roles de: diseño ejecución e implementación de proyectos, renovación urbana, gestión inmobiliaria y también en mantenimiento de infraestructura; para los modos de transporte: intermunicipal, zonal, taxi y sistema de bicicletas compartidas.

Para el modo privado (carro, motocicleta, carga), la TTSA intervendría en los roles mencionados en lo relacionado con el estacionamiento en vía y la integración que se tenga de este modo en los futuros Complejos de Integración Modal -CIM⁵.

Por último, teniendo en cuenta que la Política de Movilidad Sostenible y Segura – PMSS, se constituye en la nueva política pública sectorial y que se plantea un horizonte hasta el año 2035⁶; con nuevos indicadores de gestión e incluso nuevas líneas base con toda su complejidad; será evaluada en las próximas auditorías financieras y de gestión.

3.4.2. Proceso Gasto Público

Entre enero 1° y 31 de diciembre de 2023, la TTSA celebró contratos por un valor total de \$66.378,19 millones, se determinó una muestra selectiva por valor de \$56.527,73 millones, de los cuales corresponde a contratación de la vigencia 2023, la suma de \$54.068,60 millones y \$2.459,13 millones de la vigencia 2022, que

⁵ Oficio de respuesta radicado TTSA No. 20240110053141 del 18/07/2024

⁶ Artículo 3 del Decreto Distrital 497 de 2023.

representan el 85% del universo del valor contratado por la entidad. La contratación adicional, relacionada con contratos interadministrativos de las vigencias 2019 y 2021, su valor se establece como “indeterminado” y corresponden a la administración de parqueaderos cuyos propietarios son el IDU, IDRD y DADEP; y el contrato suscrito con la Secretaría de Movilidad.

Con el fin de evaluar el gasto público de la TTSA., se valoraron en la presente auditoría los siguientes contratos y/o convenios, de los cuales esta Contraloría se reserva el derecho de revisar los temas y pronunciarse en próximas auditorías, si así lo considera procedente:

Cuadro No. 7. Relación contratos evaluados

Cifras en pesos

No. Contrato	Objeto	Valor
TT-81-2023	El presente Contrato tiene como objeto Suministrar, implementar, administrar, gestionar y soportar una solución tecnológica integral Omnicanal tipo SaaS, a la Terminal de Transporte S.A., para el proyecto de Zona de Parqueo Pago- ZPP	2.384.611.390
TT-128-2023	Servicio de mantenimiento, soporte y actualizaciones al software ERP (Informaweb).	181.017.842
TT-135-2023	Contratar una empresa de servicios temporales que suministre trabajadores en misión para los distintos proyectos de la Terminal de Transporte S. A	29.918.028.782

No. Contrato	Objeto	Valor
TT-119-2023	Prestar los servicios de aseo, cafetería, poda, jardinería, suministro de insumos, recaudo de dineros en baños y módulos de excretas, y demás actividades relacionadas en los inmuebles de la Terminal de Transporte S.A., los que están bajo su administración y otros bienes que correspondan a la actividad comercial de la empresa.	3.528.870.692
TT-02-2023	Prestación de servicios profesionales especializados para el apoyo jurídico integral en el mantenimiento de la seguridad jurídica de los procesos y procedimientos, así como el fortalecimiento de la labor misional de la empresa.	186.116.000
TT-03-2023	Prestación de servicios profesionales especializados para apoyar a la Subgerencia de Operaciones e Infraestructura en la coordinación y gestión de proyectos estratégicos de la Terminal de Transporte S.A., así como en la definición y desarrollo del marco normativo y los lineamientos de política pública para la estructuración y ejecución de los mismos	24.000.000
TT-68-2023	Prestación de servicios profesionales especializados para apoyar a la Subgerencia de Servicios Operaciones e Infraestructura en la coordinación y gestión de proyectos estratégicos de la Terminal de Transporte S.A., así como en la definición y desarrollo del marco normativo y los lineamientos de política pública para la estructuración y ejecución de los mismos	66.666.666

No. Contrato	Objeto	Valor
TT-106-2023	Prestación de servicios profesionales especializados para apoyar a la Subgerencia de Servicios Operaciones e Infraestructura en la coordinación y gestión de proyectos estratégicos de la Terminal de Transporte S.A., así como en la definición y desarrollo del marco normativo y los lineamientos de política pública para la estructuración y ejecución de los mismos.	55.000.000
TT-24-2023	Realizar el Mantenimiento correctivo y preventivo en parqueaderos y predios del DADEP	3.750.000.000
TT-86-2023	Mantenimiento especializado de la Terminal de Transporte S.A.	1.410.214.403
TT-114-2022	Realizar la intervención para la recuperación de las vías y áreas duras de la zona operativa de la Terminal Salitre Fase 4, además del suministro y aplicación de señalización y/o demarcación vial.	2.300.000.000
TT-124-2022	Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Legal al Contrato de Recuperación de las vías y áreas duras de la zona operativa de la Terminal Salitre, Fase 4	159.131.560
Contrato Interadministrativo 110-129-359-0-2019 de 2019	Contratar la operación, administración y mantenimiento de zonas de Estacionamiento, Bahía y/o Parqueadero, incluidas en el anexo técnico 1, y las demás que se incluyan durante la ejecución del contrato.	Indeterminado pero determinable durante la ejecución del contrato

No. Contrato	Objeto	Valor
Contrato Interadministrativo 1684 DE 2021	El contratista se compromete con el IDU a realizar “LA ADMINISTRACION, LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LOS PARQUEADEROS PÚBLICOS HABILITADOS POR EL IDU EN BOGOTÁ D.C.”.	Indeterminado pero determinable durante la ejecución del contrato
TT 2470 de 2021	Autorizar por parte de la secretaría distrital de movilidad a la terminal de transporte s.a. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía.	Indeterminado pero determinable
TT-73-2023	Suministrar la papelería pre impresa, elementos de papelería, útiles de oficina e insumos para el funcionamiento de las impresoras, para las diferentes sedes de la Terminal de Transporte S.A. y sus líneas de negocio	911.555.993
TT-46-2023	Prestar servicios de vigilancia y seguridad privada para los grupos de interés, bienes muebles e inmuebles, de toda la infraestructura que compone la Terminal de Transporte S.A. y las áreas administradas por esta.	8.434.626.538
TT-82-2023	Prestar los servicios de monitoreo de las cámaras del sistema de video vigilancia de la Terminal Salitre, así como el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema en las sedes de la Terminal y demás áreas administradas	2.478.536.724

No. Contrato	Objeto	Valor
TT-124-2023	Suministro por monto agotable de papel higiénico en sobres y toallas higiénicas en sobres para la comercialización en las baterías de baños de la Terminal de Transporte S.A. y en aquellas líneas de negocio que administra.	430.000.000
TT-127-2023	Contratar la prestación de servicios de apoyo logístico para la ejecución de las actividades del día de la familia y cierre de gestión incluidas dentro del Plan de Bienestar e incentivos para los Trabajadores de la Terminal de Transporte S.A.	274.980.000

Fuente: Plan de trabajo AFG-90, PAD 2024

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

A continuación, se presenta el análisis de los contratos observados y se detallada el resultado de cada principio evaluado fundamentado y soportado en las evidencias obtenidas en la auditoría y que dan cuenta de las situaciones o deficiencias más importantes que afecta positiva o adversamente el concepto, así:

3.4.2.1. Contrato No. 1724 de 2021 y contrato No. 1684 de 2022

El contrato 1724 de 2021, tiene por objeto de realizar *“La administración, la operación y el mantenimiento de los parqueaderos públicos habilitados por el IDU en Bogotá D.C.”*, con un plazo de 24 meses, valor Indeterminado, con fecha de inicio el 23 de noviembre de 2021, con prórroga de un año y fecha de terminación para el 22 de noviembre de 2024, cuenta con las siguientes garantías:

Cuadro No. 8. Póliza contrato 1724 de 2021

CUMPLIMIENTO	33-44-101219548 Seguros del Estado
--------------	------------------------------------

PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES LEGALES E INDEMNIZACIONES LABORALES	33-44-101219548 Seguros del Estado
GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL	2202222000646 Seguros Mapfre

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

De otra parte, el contrato No. 1684 de 2022, con el objeto de realizar “*Administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de estacionamiento en subsuelo...*”, con un plazo de 24 meses, valor Indeterminado, con fecha de inicio el 5 de enero de 2023 y fecha de terminación para el 4 de enero de 2025, cuenta con las siguientes garantías:

Cuadro No. 9. Póliza contrato 1684 de 2022

CUMPLIMIENTO	18-44-101085992 Seguros del Estado
PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES LEGALES E INDEMNIZACIONES LABORALES	18-44-101085992 Seguros del Estado
GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL	18-40-101063614 Seguros del Estado

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

3.4.2.1.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal por valor de \$48.799.985 por el pago de intereses, con ocasión de los Contratos Interadministrativos Nos. 1724/2021 y 1684/2022, suscritos entre la Terminal de Transporte S.A. y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

En desarrollo de la presente auditoría se evidenciaron pagos por concepto de intereses moratorios por incumplimiento de los términos pactados para el pago de las

sumas acordadas en cada uno de los contratos, incurriendo en desembolsos por valor de \$62.879.319.

Mediante comunicaciones con radicados 2-2024-16572 y 2-2024-17751 de fechas 08 y 26 de agosto de 2024, respectivamente, la Contraloría de Bogotá, requirió a la TTSA con el fin de que se realizara la entrega de información relativa a los pagos efectuados por concepto de intereses moratorios de los Contratos Interadministrativos Nos. 1724/2021 y 1684/2022, desde el inicio de los contratos. En respuesta la Terminal de Transporte S.A. mediante radicado 20240110062471 de fecha 13 de agosto de 2024, manifestó que:

“... se han presentado diferentes causas que han ocasionado que el IDU requiera a la Terminal porque en su concepto se han generado retrasos en el pago del capital de retribución y aprovechamiento, las cuales principalmente se basan en:

- *Tiempos de entrega de los informes: Para la entrega de los informes mensuales de seguimiento se cuenta con 15 días hábiles y, posteriormente, el IDU cuenta con hasta 5 días hábiles para su revisión y respuesta que, en caso de contar con observaciones o solicitudes de aclaración, la Terminal responde en el menor tiempo posible.*
- *Aclaración y/o ajustes en los informes: En varias ocasiones el IDU ha realizado observaciones a los informes mensuales solicitando a la Terminal aclaraciones respecto a ingresos o gastos que, aunque no generen cambios en el valor a transferir al IDU, los tiempos de respuesta traspasan el mes de vigencia del pago.*
- *Incidencias en la información: En algunos meses se han presentado fallas en la información de cierre, derivada de diferentes factores como fallas en fluido eléctrico, errores en las bases de datos, etc. Esto genera retrasos en las conciliaciones y demoras para construir los informes. Por lo anterior, cuando*

estas incidencias son imputables a un tercero, como es el caso de errores en las bases de datos, a través del contrato TT-160-2022 suscrito entre la Terminal de Transporte S.A. y la empresa Security Access FB cuyo objeto es “El contratista se obliga para con la Contratante al arrendamiento, instalación y puesta en operación de equipos de control para parqueaderos administrados por la Terminal de Transporte S.A.” Se realizan cobros de Acuerdos de Niveles de Servicio, los cuales son penalizaciones por la no oportuna atención de novedades en atención a los tiempos dispuestos en el contrato.”

Además, mediante comunicación 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024, la Empresa relacionó los pagos efectuados de los enunciados por concepto de intereses moratorios desde el período noviembre de 2021 hasta mayo de 2024, así:

Cuadro No. 10. Pago interés Moratorios Contrato 1724-2021

Cifras en pesos

Contrato 1724 de 2021			
Año	Mes	Fecha de Pago	Valor Intereses Moratorios
2021	Noviembre	15/02/2023	7,260
2022	Mayo	21/12/2022- 15/02/2024	38.553 37.521
2022	Julio	21/12/2022- 15/02/2024	1.474.315 27.839
2022	Agosto	21/12/2022- 15/02/2024	961.152 30.132
2022	Septiembre	23/12/2022- 15/02/2024	651.732 33.034
2022	Octubre	18/01/2023- 15/02/2024	677.417 34.335
2022	Noviembre	15/02/2024	807,000

Contrato 1724 de 2021			
Año	Mes	Fecha de Pago	Valor Intereses Moratorios
2022	Diciembre	15/02/2024	1,077,668
2023	Enero	5/10/2023	2,101,959
2023	Febrero	5/10/2023	2,589,303
2023	Marzo	5/10/2023	2,595,670
2023	Abril	5/10/2023	2,425,537
2023	Mayo	6/10/2023	2,494,953
2023	Junio	6/10/2023	2,012,173
2023	Julio	15/02/2024	1,659,610
2023	Agosto	15/02/2024	1,543,239
2023	Septiembre	15/02/2024	838,390
2023	Octubre	15/02/2024	864,919
2023	Noviembre	6/06/2024	695,294
2023	Diciembre	6/06/2024	230,020
2024	Febrero	6/06/2024	237,523.00
Total			26,139,288

Fuente: comunicación 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024 – TTSA

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

Cuadro No. 11. Pago interés Moratorios Contrato 1684-2022

Cifras en pesos

Contrato 1684 de 2022			
Año	Mes	Fecha de Pago	Valor Intereses Moratorios
2023	Enero	5/10/2023	\$2,768,448.00
2023	Febrero	5/10/2023	\$5,648,336.00
2023	Marzo	5/10/2023	\$3,674,535.00
2023	Abril	10/10/2023	\$4,119,956.00
2023	Mayo	10/10/2023	\$5,093,522.00

Contrato 1684 de 2022			
Año	Mes	Fecha de Pago	Valor Intereses Moratorios
2023	Junio	10/10/2023	\$2,923,856.00
2023	Julio	13/02/2024	\$2,407,119.00
2023	Agosto	19/02/2024	\$3,274,405.00
2023	Septiembre	19/02/2024	\$1,360,745.00
2023	Octubre	19/02/2024	\$1,253,613.00
2023	Noviembre	6/06/2024	\$2,454,519.00
2023	Diciembre	6/06/2024	\$24,965.00
2024	Enero	6/06/2024	\$1,736,012.00
Total			36,740,031

Fuente: Comunicación 20240110068761 de fecha 30 de agosto de 2024 – TTSA

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

Con lo anterior, se evidenció que el total pagado por concepto de intereses moratorios ascendió a la suma de \$26,139,288 y \$36,740,031, generados por incumplimiento de los Contratos 1724 de 2021 y 1684 de 2022, respectivamente, para un total de \$62.879.319.

Situación generada por el incumplimiento de las siguientes cláusulas contractuales:

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO IDU - 1724 DE 2021, CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y TERMINAL DE TRANSPORTES S.A

“...CUARTA. – FORMA DE PAGO: El CONTRATISTA pagará al IDU mensualmente la participación de cada parqueadero, la cual corresponde al valor resultante de tomar el valor facturado mensual antes de IVA, restar los cargos mensuales de operación, restar la administración del 10% sobre el valor facturado antes de IVA y restar los cargos por protocolo de bioseguridad así:

PARÁGRAFO SEXTO – INTERESES MORATORIOS: Cuando el CONTRATISTA no cancele al IDU las sumas acordadas, dentro del término pactado en el parágrafo CUARTO de la presente cláusula, reconocerá como intereses de mora, la tasa equivalente al doble del interés legal civil sobre el valor histórico actualizado con base en el IPC certificado por el DANE, el cual será cancelado, una vez sea verificado por el supervisor, en el mes siguiente al causado. Los intereses de mora se cancelarán de conformidad con lo señalado en el numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015.”.

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO IDU-1684-2022, ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU Y TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.

“...**TERCERA- FORMA DE PAGO:** El CONTRATISTA pagará al IDU mensualmente la **RETRIBUCIÓN POR APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO** de cada zona de estacionamiento, la cual corresponde al valor resultante de tomar el valor facturado mensual antes de IVA, restar los cargos mensuales de operación, restar la administración del 10% sobre el valor facturado antes de IVA así:

PARAGRAFO 6: INTERESES MORATORIOS: Cuando el CONTRATISTA no cancele al IDU las sumas acordadas, dentro del término pactado en el parágrafo 4 de la presente cláusula, reconocerá como intereses de mora, la tasa equivalente al doble del interés legal civil sobre el valor histórico actualizado con base en el IPC certificado por el DANE, el cual será cancelado, una vez sea verificado por el supervisor, en el mes siguiente al causado. Los intereses de mora se cancelarán de conformidad con lo señalado en el numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015. Los intereses moratorios se causarán a partir de la fecha de pago pactada hasta el día en el cual se realiza el pago por parte de la Terminal de Transporte S.A.”.

El estatuto general de contratación de la administración pública, en materia de intereses moratorios, contempla la regla general prevista en el artículo 1617 del Código Civil, al concebir esta institución como un instrumento de carácter indemnizatorio en aras de conservar el equilibrio económico del contrato estatal cuando la administración incumpla su obligación de pagar oportunamente las obligaciones dinerarias asumidas en el mismo.

El numeral 8° del artículo 4° de la Ley 80 de 1993, es una disposición de carácter general que se encuentra en el capítulo I. De las disposiciones generales de dicha Ley y, como tal, es aplicable a todos los contratos que celebren las entidades estatales.

Los hechos descritos se generan por falta de seguimiento y cumplimiento oportuno de los términos establecidos en las cláusulas contractuales, y de las obligaciones a cargo de la TTSA.

En consecuencia, el sujeto de control debió velar por que los trámites de tipo administrativo, jurídico, presupuestal, financiero, contable y de control, tendientes a generar el pago efectivo de la obligación de la manera más expedita posible, con celeridad en su pago, como expresión de la materialización del acceso efectivo a la justicia y, de otra, en cumplimiento de los principios constitucionales en materia presupuestal, como son los principios de legalidad, planificación, anualidad, universalidad, programación y sostenibilidad.

Es de aclarar que, de conformidad con certificación emitida por la Revisoría Fiscal de la Empresa la composición accionaria con corte a 13 de junio de 2024, se encuentra distribuida así: la Nación cuenta con 11%, el Distrito con 77,6% y los particulares con 11,4%.

Con lo anterior, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de CUARENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS (\$48.799.985), debido a los desembolsos por concepto de intereses moratorios ante el incumplimiento de los términos establecidos contractualmente en las cláusulas de forma de pago establecidas en los Contratos Interadministrativos Nos. 1724 de 2021 y 1684 de 2022, suscritos entre la TTSA y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, que conllevan a la afectación de las finanzas y del presupuesto de la Empresa auditada.

Como se puede evidenciar, con el actuar del sujeto de control, se vulneró presuntamente los principios eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad, economía, que rigen la gestión fiscal, lo consignado en el artículo No. 209 de la Constitución Política de Colombia de 1991; artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, propios de la función administrativa y sus actuaciones, los cuales son acogidos por la Ley No. 80 de 1993, artículos 2 numeral 1, numeral 8º del artículo 4º, artículo 13, 23, 24, 25, 26, Ley No. 489 de 1998, artículos No. 84 y 86 de la Ley No. 1474 de 2011, artículo 3º, del Decreto No. 403 del 2020; artículo 6 de la Ley 610 del 2000; así, como posiblemente se vulneren los deberes funcionales, consagrados en los artículos 26, 38 numerales 1, 3, 14, artículo 39 numeral 1 de la Ley 1952 de 2019.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, es de precisar que el Sujeto de Control ratifica lo señalado por este Organismo de Control, toda vez que manifiesta: *“...aunque se presentan atrasos en las transferencias realizadas al IDU, existen*

tiempos a cargo de dicha entidad Distrital, los cuales generan días de intereses no atribuibles a la Terminal de Transporte S.A....”

“... también existieron circunstancias de imposibilidad de consecución de información debido a errores presentados en las bases de datos de facturación de los parqueaderos, los cuales fueron solucionados en tiempos mayores a los contractualmente establecidos en el contrato TT-160-2022, mediante el cual se contratan los equipos de control de acceso a parqueaderos y facturación...”

Igualmente, manifiesta “la supervisión del contrato TT-160-2022, ha conminado al contratista a dar un soporte y solución más oportuno para no afectar la elaboración y respectiva presentación de informes mensuales al IDU, además de recuperar dineros por la afectación que esto pudiera representar.”.

Por lo expuesto, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. y a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.2.2. Contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023

El contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023, tiene por objeto *“Prestar los servicios de monitoreo de las cámaras del sistema de video vigilancia de la Terminal Salitre, así como como el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema en las sedes de la Terminal y demás áreas administradas”*, cuyo contratista es UT SEGURIDAD TERMINAL 2023, por valor de 2.478.536.724 INCLUIDO IVA, tiene un plazo de 24 meses, se suscribió el 01 de junio de 2023 y el acta de inicio tiene la misma fecha. Actualmente se encuentra en ejecución.

3.4.2.2.1. Hallazgo administrativo, porque la TTSA no realizó el descuento por ANS del contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023, por la ausencia de personal en los meses de abril y mayo de 2024. (Desvirtuada Parcialmente)

La TTSA mediante el proceso de selección pública de ofertas No. TT-SPO-03-2023, ofertó un contrato que tenía por objeto *“Prestar los servicios de monitoreo de las cámaras del sistema de video vigilancia de la Terminal Salitre, así como el mantenimiento preventivo y correctivo del sistema en las sedes de la Terminal y demás áreas administradas”*. Dicho proceso fue adjudicado al contratista UT SEGURIDAD TERMINAL 2023, por valor de 2.478.536.724 incluido IVA, el cual tiene un plazo de 24 meses y se suscribió el 01 de junio de 2023.

En el Pliego de Condiciones definitivo del contrato se encontraban las especificaciones técnicas y cantidades del bien o servicio a contratar, autorizaciones, permisos y licencias necesarias para la ejecución del proyecto, dentro de la cual se identifica particularmente *“Prestar tres (3) servicios de operadores de medios tecnológicos 24 horas”*.

Los requisitos que debían cumplir los operadores de medios tecnológicos, según la Cláusula Decimo Primera del contrato, eran:

“Operadores de medios tecnológicos: El contratista deberá disponer de los Operadores de Medios Tecnológicos que cumplan con el perfil y las condiciones establecidas por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada conforme al Plan Educativo Institucional de Seguridad Privada – PEIS”.

En la minuta contractual, en la Cláusula Novena, en las Obligaciones Específicas del Contratista, se puede evidenciar que *“El personal de operadores de medios*

tecnológicos deberá prestar sus servicios en turnos de 3x3x3 (3 días de día – 3 días de noche – 3 días de descanso). Para ello el contratista deberá presentar el primer (1er) día de cada mes el cronograma de turnos del personal. Igualmente, al inicio de ejecución del contrato, deberá presentar las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes que le permiten a su personal laborar en turnos de 12 horas”.

Ahora por otra parte, los Acuerdos de Niveles de Servicio del Contrato, indican que “(...) *El contratista deberá garantizar que el personal de Operadores de Medios Tecnológicos (OMT) a su cargo labore en turnos de máximo 12 horas correspondiente a los servicios contratados (24h). (...) Para la verificación del cumplimiento de lo anterior, el contratista deberá entregar junto con la facturación mensual de los OMTs, el registro de marcaciones del reloj biométrico de la Central de Monitoreo (...) La supervisión con base en los registros biométricos del personal, podrá descontar al contratista las horas de retraso del personal a prorrata por cada día u hora de retraso, de conformidad con las tarifas equivalentes al servicio mensual y los valores de la oferta económica presentada por el contratista, hasta aquel en que efectivamente cumpla”.*

Se solicitó por medio del oficio 2-2024-15612 de julio 26 de 2024, remitir toda la correspondencia que se haya surtido entre la TTSA y el Contratista.

La Entidad mediante el oficio 20240110058481 de julio 31 de 2024, dio respuesta adjuntando toda la correspondencia, dentro de la cual se encontró un correo electrónico dirigido a la empresa Contratista donde manifestaban *“reiterar que desde el 20 de abril un joven operador de medios tecnológicos no regreso a trabajar en su turno habitual. Siendo este reemplazado, por un supervisor de seguridad. El cual no cuenta con los requisitos exigidos para la ejecución del contrato”.*

Situación que llamó la atención del equipo auditor, por lo cual se solicitó mediante oficio 2-2024-16971 de agosto 14 de 2024, *“Remitir las facturas de pago*

correspondientes a los “servicios humanos” prestados por el contratista de los meses de febrero, marzo, abril, mayo y junio de 2024, indicando fecha de pago de cada uno y adjuntando los documentos soportes, incluido el informe mensual donde se especifique cómo se cumplió con este ítem de la prestación del servicio”.

La TTSA, mediante oficio 20240110064711 de agosto 21 de 2024, remitió lo solicitado, indicando que al contratista no se le han realizado los pagos correspondientes a los meses de mayo, junio y julio de 2024.

Una vez revisados los soportes de pago, se pudo confirmar que, por el mes de abril de 2024, no se realizaron descuentos por ANS de los servicios que fueron dejados de prestar por el contratista en los términos que fueron contratados, más si se pudo establecer que uno de los operadores de medios tecnológicos, no prestó sus servicios desde el 20 de abril y hasta el 18 de mayo de 2024, fecha en la que la empresa cumplió con el requisito del operador de medios tecnológicos.

Con toda esta información, se realizó visita administrativa a la TTSA, el día 30 de agosto de 2024, dentro de la cual, se le indicó a la Entidad que *“En el mes de abril de este año, hubo ausencia de un operador tecnológico, y por un mes completo, según la información reportada por la Entidad previamente, ese vacío lo estuvo llenando el supervisor proporcionado por el contratista que no cumplía con los requisitos del cargo”,* a lo que el representante de la entidad informo que *“en abril de 2024 renunció un operador, y que este fue suplido de manera inmediata por el contratista, (...) La Dirección de Seguridad Operacional realizó el procedimiento de verificación del perfil y requisitos, sobre el personal que cubrió la vacante de “Operador de medios tecnológicos”, la persona que cubrió la vacante no cumplió con los requisitos exigidos contractualmente”.*

Por dicha respuesta, en la misma visita se interrogó *“una vez revisados los pagos del contrato, se evidenció que a pesar de no cumplir con los requisitos del cargo, y de que se incumpliera con la totalidad del personal exigido en el contrato, la Terminal no hizo descuentos por ANS en los pagos realizados, además, aseguran en su respuesta al oficio previo, que los pagos correspondientes a mayo, junio y julio no se han realizado al contratista, situación que no es congruente con el contrato que indica que los pagos se harán 45 días máximo después de cumplido el periodo de servicio. No hay descuento demostrable a la fecha de esta visita”*, a lo que la Entidad contestó que *“Como la respuesta del contratista no fue inmediata, se tiene un proceso con el contratista actualmente para efectuar el descuento por ANS sobre ese punto específico”*.

Como anexos a dicha visita administrativa, la Entidad remitió el oficio 20240510067811 de agosto 29 de 2024, donde se le informaba al contratista del proceso para realizar el descuento por ANS, por la ausencia del personal durante los meses de abril y mayo de 2024, sin que su reemplazo cumpliera con los requisitos exigidos contractualmente. En el mismo documento la TTSA cuantificó el valor del descuento por ANS en \$4.255.808.

Por lo anterior, se establece un hallazgo administrativo.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, se aceptan parcialmente los argumentos planteados por la entidad, toda vez que:

La Terminal de Transporte, acepta que existía el incumplimiento parcial de las obligaciones contractuales por parte de la Unión Temporal, y que por dicha razón adelantaron trámite de descuento por Acuerdos de Niveles de Servicio, adjuntando adicionalmente evidencias que soportan que dicho descuento ya fue realizado. Sin embargo, lo anterior no implica que la Entidad no haya fallado al demorar tanto el proceso y que no hayan estado en riesgo de pérdida dichos recurso; razón por la cual, se eliminan del informe final las incidencias Disciplinaria y Fiscal y se mantiene la administrativa.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la entidad en su respuesta, los mismos no desvirtúan totalmente lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.2.3 Contrato Interadministrativo 2470 de 2021

El Contrato Interadministrativo 2470 de 2021 suscrito para Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la TTSA. tiene por objeto *“ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1”* con un plazo de 10 años y con un valor *“Indeterminado pero determinable”*.

La Contraloría de Bogotá ha venido realizando el seguimiento a la operación de este proyecto, encontrando los siguientes resultados:

3.4.2.3.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$9.603.776, por pérdida y hurto de Cepos sin que se adelanten las gestiones oportunas y efectivas para la recuperación de los dineros invertidos, por parte del operador de las Zonas de Parqueo Pago.

La TTSA en su calidad de operador del proyecto Zona de Parqueo Pago - ZPP y en respuesta dada al ente de control, el 28 de agosto de 2024 (radicado 20240110067671), informa que se dispuso en el contrato Usuario – Operador y como medida de control de la evasión, que los usuarios tienen 10 minutos para pagar anticipadamente el estacionar en las ZPP, vencido este tiempo, cuentan con 20 minutos para el pago del tiempo adicional o da lugar a la sanción contractual establecida en el numeral 12: “12. Derecho de retención: a) Al momento de estacionar el vehículo, el Usuario autoriza irrevocablemente a la Terminal de Transporte S.A. a ejercer el derecho de retención sobre el vehículo dejado en el espacio de estacionamiento en vía pública, en las siguientes situaciones: ... i. Cuando el Usuario no pague anticipadamente la tarifa por derecho de uso del estacionamiento ... iii. Cuando el Usuario permanezca más del tiempo pagado en el espacio de estacionamiento, sin haber pagado de manera anticipada el tiempo adicional durante el cual utilizará el espacio. ...” b) El derecho de retención que tiene la Terminal de Transporte S.A. sobre los vehículos que se encuentren estacionados en vía pública, consiste, de manera no exclusiva, en ejecutar cualquiera de las siguientes acciones: el uso de bloqueadores de panorámicos, el uso de bloqueadores de llantas, el uso de inmovilizadores vehiculares, entre otros...”

Dadas las acciones a las que hace referencia el numeral transcrito la TTSA, ante el incumplimiento en el pago se procede a instalar el cepo hasta que el usuario pague el monto de la tarifa que se haya generado durante la permanencia del vehículo y en el horario de operación.

Ahora bien, durante el ejercicio auditor, se encontró que existe pérdida de cepos y al indagar sobre el particular se evidenciaron once (11) casos de extravío y hurto de estos elementos de bloqueo vehicular y aunque la Terminal informa que se realizó el reporte a la aseguradora, lo que se comprueba con los soportes que se adjuntan, es que la empresa no ha sido diligente en la recuperación de los dineros invertidos, ni en la protección de estos elementos.

En el siguiente cuadro se detallan las actuaciones realizadas:

Cuadro No. 12. Cuadro pérdida CEPOS Período 2022 – 2024

Cifras en Pesos

No.	No. CEPO	FECHA SUCESO	GESTIONES	VEHÍCULO	TRAMO	VALOR	ASEGURADOR
1	4208	5/09/2022	12/09/22 - Denuncia Policía-	Unidad de Cepos - carro	Tramo 903 - CL 69 KR 5 y 7	1.190.000	02/12/2022 4 meses de ocurrido
2	sin	Sin	Denuncia Fiscalía 72962	Sin	Sin	1.190.000	
3	4368	15/09/2023	Denuncia Fiscalía 2023092501445 sin fecha	Moto - HMI83F	Paloquemao - - - 903	952.000	23/01/2023 5 meses
4	2024	Sin	Denuncia Fiscalía sin fecha	Sin	Sin	1.190.000	
5	4345	30/09/2022	07/12/2022 Denuncia Fiscalía	Carro IPX376	Calle 71 K 11	1.190.000	12/12/2022 – 2 meses
6	Sin	Sin	Denuncia Fiscalía	Sin	Sin	1.190.000	

No.	No. CEPO	FECHA SUCESO	GESTIONES	VEHÍCULO	TRAMO	VALOR	ASEGURADOR
			20240229000926				
7	Sin	14/02/2024	15/02/2024 Soporte solo Denuncia Fiscalía	Unidad de Cepos	Sin	952.000	
8	4564	08/06/2023	28/06/2023 Denuncia Fiscalía	carro RHY750 Lo daña y se lo lleva	Tramo 1143 - Gobernaci ón cl 24 Kr 57	1.190.000	20/12/23 – 6 meses
9	sin	27/04/2023	2/05/2023 Denuncia Fiscalía 2023020200059	Carro IVW893	304 - CL 65 K 10	1.190.000	
10	4361	08/11/2022	Denuncia Policía (2 Fechas 7/07/2020 y 9/11/2022	Unidad de Cepos - Carro	903Paloq uemao CL 18 KR 28 A	1.190.000	2/12/2022 – 1 mes
11	Sin	Sin	Sin fecha Denuncia fiscalía 20200419	Sin	Sin	952.000	
				TOTAL	12.376.000		
			Participación D.C.	77.6%	\$9.603.776		

Fuente: TTSA radicado 20240110067671 del 28/08/2024

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

Como se puede observar, los documentos allegados como soportes evidencian irregularidades que se describen, así:

- Casos con solo la denuncia de la fiscalía.
- Denuncias sin fechas o interpuestas posterior a los dos 2 meses del acontecimiento.
- La comunicación a la aseguradora se realiza transcurridos hasta 6 meses.
- Denuncias en la Policía, otras en Fiscalía que tienen como soporte una foto de la creación de estas, donde aparece simplemente el número de formulario, situación que no permite identificar los hechos, ni fechas de ocurrencia, ni de denuncia, ni datos del elemento de bloqueo vehicular.
- En 5 casos se tiene información respecto de la comunicación a la aseguradora y uno (1) aún no se ha comunicado, se desconocen las razones por las cuales no se ha reportado.

Información que no se incluye en el cuadro anterior, debido a que como los datos no coinciden, no se puede realizar el cruce respectivo. Pero los casos reportados a la aseguradora corresponden a tres (3) vehículos, dos (2) motos, con fechas de 05/05/2023 y 13/03/2023, cepos 4340, 4180, 4366, 4215 y 4228. Más el caso pendiente de comunicar con cepo número 3677 de carro⁷.

En este sentido, analizada la información aportada resulta incompleta y poco confiable, debido a que no permite establecer de manera precisa, datos relevantes, tales como: número de inventario del cepo, tipo de vehículo (carro o moto), números de placa, avance de las denuncias ante Policía o Fiscalía y respecto de la comunicación a

⁷ Respuesta Terminal de Transportes S.A. radicado 20240110067671 del 28/08/2024

la aseguradora, que se realiza posterior a los seis meses de ocurridos los hechos, tampoco se tiene detalle de la recuperación de los recursos públicos.

Así mismo, la respuesta mencionada indica que se inician investigaciones internas y se reporta a las autoridades, pero lo que se observa es que no existe un procedimiento que permita prever que se presenten estos hurtos y pérdidas, como tampoco de adelantar las acciones de rigor cuando suceden.

Igualmente, llama la atención del ente de control la calidad de estos elementos que aunque se lee en la cotización tipo de material *“Acero de alto grado de 2mm - Base de aluminio, antirrobo de la cerradura + cubierta impermeable”* y *“Acero en frío, córnea protectora de acero del silicón”* las denuncias aluden a que los usuarios las dañan, las retiran y se las llevan, quiere ello advertir, que no proporcionan la resistencia y seguridad requerida ya que no presentan dificultad para que sean abiertas por los usuarios.

Con lo anterior, se transgrede el artículo 6 de la Ley 610 de 2000 y la Ley 1952 de 2019, artículo 38 numerales 6, 22 y 26.

El incumplimiento de las obligaciones específicas entre otras, controlar la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en los segmentos habilitados con la inclusión de acciones preventivas y de seguridad de los elementos de bloqueo vehicular, y falta de oportunidad en las acciones de recuperación de los recursos en riesgo de pérdida.

La situación descrita conlleva al daño patrimonial en cuantía de NUEVE MILLONES SEISCIENTOS TRES MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS (\$9.603.776) MONEDA LEGAL, valor que resulta de la suma del costo de cada cepo, que según entrada a almacén elementos devolutivos, para cada carro es \$1.190.000

multiplicado por 8 casos y para motos a \$952.000 por 3 casos, dando un total de \$12.376.000. No obstante, por la composición accionaria de la Terminal certificada por la Revisoría Fiscal, mediante oficio BM&A-DA-1314-2024 de junio 13 de 2024, en donde se especifica que la participación del Distrito Capital es del 77.6%, se aplica este porcentaje al valor que se considera detrimento para la Contraloría de Bogotá.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

De acuerdo con el análisis efectuado a la respuesta dada al Informe Preliminar, mediante oficio radicado TTSA No. 20240110079541 del 2 de octubre de 2024, radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2024-24551 del 3 de octubre de 2024, se tiene que la Terminal, manifiesta:

Que mediante el contrato TT-59-2022, cuyo objeto es *“Prestar el servicio de corredor de seguros para que asesore en todo lo relacionado con el programa de seguros de la Terminal de Transporte S.A., para amparar los bienes e intereses asegurables de su propiedad, de los que sea responsable y de los que llegare a adquirir”*, se realizó el traslado de determinados riesgos dentro de su operación a un tercero por medio de este contrato de seguros.

De otra parte, informa que sigue el procedimiento **ZPP-IN07 Reporte de Bloqueadores Vehiculares Averiados V1**; sin embargo, los soportes allegados resultan incompletos lo que demuestra que no se observa dicho procedimiento de manera puntual. Es así como, frente a *“Una vez recibida la novedad por parte del personal operativo, se debe determinar si es susceptible de garantía para reportarlo al proveedor o si es vandalismo, para reportarlo a la aseguradora.”* lo que se evidenció es que no se reporta el suceso, de manera inmediata y el *“El reporte generado por el administrador en el punto 5, debe ser remitido a la empresa responsable de la garantía de los inmovilizadores tipo cepo.”* tampoco tiene la oportunidad requerida.

Adjunto a la respuesta dada, se incluye un cuadro con el detalle de los procesos realizados, el cual permite identificar el número de los inmovilizadores tipo cepo, pero no indica los procesos adelantados. Como soportes nuevos se adjuntan las comunicaciones internas de la Subgerencia Corporativa por parte de la Subgerencia de Planeación y proyectos y la comunicación a la aseguradora.

La TTSA, manifiesta que los hurtos y las pérdidas de los inmovilizadores (cepos) se encuentran identificados, por lo tanto, activaron el procedimiento establecido en su sistema integrado de gestión protocolo ZPP-IN07, en el cual reportan los bloqueadores averiados ya sea por vandalismo, desgaste y garantía, informando que el proceso se encuentra en seguimiento dentro del desarrollo establecido por la pérdida o daños de los cepos.

Dado la anterior, se encuentra en proceso de amparo a través de la póliza todo riesgo daño material No. 2201222002851 MAPFRE COLOMBIA y se adjunta “Certificación Compañía de Seguros” pero al revisar esta certificación, de una parte, se evidencia que corresponde a la Póliza que estaba vigente hasta el 21 de mayo de 2024, que el asegurado certifica que en diferentes fechas se ha solicitado pago por la pérdida y robo de Cepos y se relacionan números de siniestro con valor pagado en total \$19.458.304. Información que no corresponde a los elementos objeto de lo observado en el Hallazgo, es decir, no se puede tener como prueba del cobro de los siniestros de los 11 Cepos, ya que no refiere a la pérdida de los mismos, los radicados no coinciden y al parecer corresponden a la garantía de otros elementos.

Información que resulta bastante confusa y no guarda relación con los elementos observados, ni da claridad frente a la recuperación de los recursos invertidos y evidenciados en el informe preliminar.

Retomando los casos objeto de la pérdida de recursos públicos, tenemos que el reporte en (3) casos corresponde al año 2022, (3) al año 2023 y (5) al año 2024 y al parecer la comunicación interna para (10) casos es del 13/03/2024, solo en un caso la fecha del reporte coincide con la fecha de la comunicación.

En este orden, la certificación de la aseguradora no garantiza la recuperación de los recursos invertidos en los cepos, no se refiere a los elementos objetados por el ente de control; contrario sensu, la respuesta es confusa, demuestra desorden y falta de control de los elementos adquiridos.

Por lo expuesto, la respuesta, no desvirtúa lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$9.603.776, se dará traslado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva de esta Contraloría y a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia, y la TTSA deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.2.3.2. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento de las obligaciones contractuales específicas de la Terminal, cláusula 4. literales a y j, pactadas en el contrato interadministrativo No. 2470 de 2021.

Para la estructuración y desarrollo de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía - EEV y/o Zona de Parqueo Pago - ZPP, la Secretaría Distrital de Movilidad SDM y la Terminal celebraron el contrato interadministrativo 2471 de 2021, en el cual se establecieron los compromisos de cada una de las partes, fungiendo como Operador la TTSA.

La Contraloría de Bogotá, ha venido realizando seguimiento a este proyecto encontrando, con corte a junio de 2024 que se implementaron las 17 áreas planeadas, una (1) implementada en 2021, diez (10) en el 2022 y seis (6) en 2023, de estas últimas (4) inician operación en el mes de diciembre de 2023.

De otra parte, en cuanto, al uso de estas zonas de estacionamiento se incrementó en el 34%, al pasar de 1.209.681 (2022) a 1.846.199 (2023) mientras que a junio de 2024 registró 1.249.908 y el porcentaje de pagos electrónicos pasó de 13% al 48%.

Ahora bien, resultado del seguimiento realizado en esta auditoría, el proyecto presenta las siguientes anomalías:

- No se ha alcanzado el punto de equilibrio, ya que el recaudo acumulado de \$24.678,26 millones⁸ frente a los gastos erogados por \$34.194,67 millones, resultan en un déficit real de \$9.516,40 millones, a pesar de los 2 años y medio de operación. Punto de equilibrio que se viene prorrogando, ya que inicialmente se establece para la semana 37, luego junio de 2024 y ahora enero de 2025.
- No se cumple la meta proyectada de 1.000⁹ cupos por área (anexo Técnico 1) tan solo se han habilitado el 51%, equivalente a 8.705 cupos de los 17.000 propuestos. Siendo habilitados con cobro 7.503 cupos.
- El aplicativo de pagos electrónicos demuestra inconvenientes como deficiencias en la cobertura de la red, interferencia física, red limitada, ataques a la red,

⁸ Respuesta dada al ente de control radicado 202301100062931 del 5 de septiembre de 2023 (noviembre 2021 a junio 2024), Respuesta dada al ente de control radicado 20240110057201 del 29 de julio de 2024 y Respuesta dada al ente de control radicado 202401100067671 del 28 de septiembre de 2024

⁹ Anexo Técnico 1 – Especificaciones Zona Proyecto octubre de 2021 Secretaría Distrital de Movilidad

infraestructura insuficiente (repetidores de señal), problemas de energía, incompatibilidad de dispositivos.

- Se presentan deficiencias en la socialización y reforzamiento de la cultura ciudadana, lo que se refleja en los porcentajes de uso (34%) y pagos electrónicos (48%), mencionados.
- El indicador de hurtos del 37%, que se ha presentado en las localidades de Usaquén, Teusaquillo, Fontibón y Chapinero, incide negativamente en la motivación a los usuarios para lograr mejorar la demanda de las ZPP.
- La cartera registra un incremento significativo al pasar de \$1.005.18 millones a \$3.324,07 millones, no obstante, la Terminal aduce, en la respuesta dada que *“El proyecto Zona de Parqueo Pago entre el mes de enero de 2023 y el mes de julio de 2024, cuenta con la incorporación de 3.632 nuevos cupos, lo cual corresponde a un crecimiento del 72%.”*¹⁰ respuesta que no es de recibo del ente de control, debido a que la operación de las ZPP debe llevar al incremento tanto de los cupos como de los usos y de ninguna manera derivar en un aumento significativo de la cartera, por los mismos objetivos propuestos de sostenibilidad y generación de excedentes.
- El modelo financiero proyectó ingresos por el orden de los \$145.558,73 millones para las vigencias 2023 y 2024, pero el recaudo real es apenas de \$18.942,46 millones, lo que equivale a una desviación acumulada equivalente al 87%; no obstante, el corte es al mes de junio de 2024.
- Solo en tres áreas (17,6%) de las 17 habilitadas, los ingresos cubren los gastos, las áreas AI01, AI03 y AI04; no obstante, los cupos y los usos han disminuido y el área AI11 hasta este año parece superar los gastos.
- Las áreas AI06, AI15, AI16 y AI17 presentan recaudos muy bajos, entre un rango de cero pesos a \$20.752; sin embargo, llevan seis meses de operación. Así mismo, en 48 tramos el recaudo es cero, en el mes de junio de 2024.

¹⁰ Respuesta dada al ente de control radicado 202401100067671 del 28 de septiembre de 2024

- No se cumple con la periodicidad de los informes mensuales, es así como, el último informe No.29 corresponde al período de marzo de 2024, cuando la fecha de elaboración de este informe de auditoría de la Contraloría de Bogotá, es septiembre 2024.
- En el informe mensual del período de marzo, se evidencia que en las áreas 6,15 y 17 en tres meses (enero, febrero y marzo), presentan un beneficio social¹¹ menor a 1,10 y una demanda no mayor a 230 usuarios; sin embargo, no se describen acciones oportunas frente a esta situación.

Con lo anterior, se transgrede lo estipulado en el contrato interadministrativo 2470 de 2021, cláusula 4. obligaciones específicas de la terminal literal a) y J) y la Ley 1952 de 2019, artículo 38 numeral 3 y 16 y Decreto Ley 403 de 2020, en su artículo 3. Principios de la vigilancia y el control fiscal, literal b) Eficacia.

No se utilizan los monitoreos y seguimientos a las áreas implementadas con el fin de implementar medidas correctivas, pertinentes, suficientes y oportunas que se ajusten la demanda real, de tal manera que deriven en la correcta ejecución del contrato. Observación que ha sido reiterativa por parte del ente de control que ha indicado en informes anteriores (Auditoría Financiera y de Gestión código 88 y Visita de control fiscal código 508) que la gestión ineficaz no aplica criterios y esquemas de

¹¹ Cláusula 16. seguimiento a la demanda *“En caso de hallarse que en los últimos tres meses consecutivos del semestre i) los Ingresos y Costos (IyC), para el conjunto total de áreas de implementación que estén operando, no cumplen con la condición del Beneficio Social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, definido en el Acuerdo 695 de 2017 del Concejo Distrital sea mayor o igual a 1,10 ($\geq 1,10$), y ii) la Ocupación es inferior al 70% de la estimada inicialmente proyectada, la Terminal podrá proponer suprimir la operación en el área de implementación correspondiente.”*

demanda de estacionamientos que conlleven a obtener el punto de equilibrio y mitiguen los riesgos de pérdida de recursos y esfuerzos administrativos.

En virtud del principio de eficacia, los resultados de la gestión fiscal deben guardar relación con sus objetivos y metas y lograrse en la oportunidad, costos y condiciones previstos.

No se cumplen los objetivos y metas estructurados para el proyecto de Zonas de Parqueo Pago por lo cual no se generan recursos suficientes para su sostenibilidad y mucho menos los excedentes financieros requeridos para el sistema de transporte público integrado de Bogotá.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

De acuerdo con el análisis efectuado a la respuesta dada al Informe Preliminar, mediante oficio radicado TTSA No. 20240110079541 del 2 de octubre de 2024 y radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2024-24551 del 3 de octubre de 2024, se informa sobre cada uno de los puntos evidenciados en la observación comunicada, así:

Sea primero reiterar, que la Contraloría de Bogotá, ha realizado en diferentes auditorías seguimiento a este proyecto de Zonas de Parqueo Pago y ha comprobado que no cumple los objetivos propuestos: *“El proyecto de estacionamiento en vía pública fue concebido bajo un esquema que le permita a la ciudad de Bogotá tener un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su autosostenibilidad y, además, excedentes con el fin de financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad.”* (subrayado fuera de texto).

Ahora bien, analizada la respuesta en los puntos detallados, tenemos:

❖ Punto de equilibrio:

Frente a la afirmación *“Así las cosas, el contrato interadministrativo no vincula en ninguna de sus cláusulas el modelo de estructuración “modelo financiero” del proyecto de estacionamiento en vía elaborado internamente por la Terminal de Transporte S.A.”* no es de recibo, ya que el contrato interadministrativo en sus considerandos no solo indica que el proyecto fue concebido desde la gestión de la demanda en virtud del contrato de la consultoría 2016-1167 y bajo este precepto se suscribe el convenio interadministrativo 313 de 2021 y el contrato interadministrativo 2470 de 2021.

En este mismo sentido, resulta relevante reiterar que, si bien el modelo de estructuración es un documento de análisis financiero inicial, este instrumento sirvió para verificar la viabilidad del proyecto y si no es útil o no se puede actualizar, entonces los recursos erogados en esta consultoría serían detrimento patrimonial.

Adicionalmente, en la respuesta también se lee *“Ahora bien, la Terminal de Transporte S.A. cuenta con una herramienta de análisis financiero diferente a la del modelo financiero de estructuración que es actualizada de acuerdo con la realidad de ejecución del proyecto y que sirve para ser comparado con el modelo financiero de estructuración para identificar qué variables no se dan de la forma como se proyectaron, las razones que lo originan y la definición de acciones orientadas al crecimiento de los ingresos.”* lo que es contrario a la aseveración anterior, ya que si bien se elaboró una herramienta financiera que se actualiza, esta se compara con el modelo inicial.

Se tiene claridad de que el punto de equilibrio se puede desplazar y de que las variables a analizar corresponden a: variables macroeconómicas, gestión social, situaciones socioeconómicas, vinculación y permanencia de personal operativo, cultura ciudadana, inflexibilidad en criterios técnicos habilitantes/Código Nacional de Tránsito,

restricción por otros proyectos y PMT, entre otras. Pero precisamente un análisis más acertado conlleva a la toma de decisiones y a realizar los ajustes pertinentes para lograr autosostenibilidad, beneficio social y generar excedentes.

❖ Cupos:

Reitera la Terminal: *“De lo anterior se concluye que el Contrato Interadministrativo no contiene la obligación de implementar un número específico de cupos por áreas de implementación, sino una obligación de medio de procurar que cada Área de Implementación tenga una oferta final cercana a 1.000 cupos.”* Sin embargo, esta obligación contractual si es tácita en la cláusula 10 del contrato, donde dispone como obligación 17.000 cupos iniciales.

En esta respuesta, se presenta un total de cupos de 29.134 y un total de cupos habilitados de 10.029 y se indica *“De la anterior tabla, se concluye que por cada área de implementación, han sido habilitados a la fecha en términos generales menos de 1000 cupos por área, generalmente por motivos asociados a PMTs, mal estado de las vías, anchos viales, troncales principales y sectores residenciales, con lo cual la premisa de los 1000 cupos potenciales por área de implementación es una consideración a tener en cuenta dentro del desarrollo mismo del contrato, sumado a que en muchos tramos”* (subrayado fuera de texto). Lo que comprueba lo evidenciado por el ente de control y siendo una obligación, aún por los inconvenientes del proyecto, no se cumple, ni el análisis de la demanda origina decisiones oportunas y eficaces que se ajusten a la realidad.

❖ Aplicativo de pagos electrónicos:

En las respuestas recibidas del 29 de julio de 2024 (radicado 20240110057201 y 2-2024-15286 de la Contraloría) y (20240110065401 y 2-2024-17093 de la Contraloría)

del pasado 22 de agosto del año en curso, mencionadas en la respuesta se indica que existen factores externos que pueden influir significativamente en la eficacia y la experiencia del usuario de las aplicaciones en zonas de parqueo y en general de cualquier aplicación virtual. No obstante, es deber del operador presentar posibilidades de mejora, fortalecer la cultura ciudadana y la socialización de estas herramientas tecnológicas para el funcionamiento óptimo del proyecto, que es la responsabilidad que si es endilgable al operador.

❖ Cultura ciudadana:

El sujeto de control expone un incremento del 34% en el uso de las zonas de estacionamiento y del 48% en los pagos electrónicos, que obviamente demuestran mayor aceptación por parte de los posibles usuarios y una imagen positiva más fortalecida; sin embargo, son indicadores bajos para el tiempo de implementación del proyecto y que merecen medidas más contundentes de fortalecimiento y divulgación, por ejemplo, el contrato usuario, no es tan conocido por lo que requiere mayor difusión.

❖ Cartera:

La TTSA informa en su respuesta: *“Entre junio de 2023 a julio de 2024 se ha tenido un incremento de usuarios del 831% pasando de tener en junio de 2023 120.392 usuarios a tener 1.185.913 a julio de 2024. En cuanto a los registros operativos no pagos, estos han tenido un incremento del 231% pasando de tener \$1.005.18 millones a \$3.324,07 millones, lo que muestra que la misma no ha crecido en proporción a los usuarios que son quienes generan la deuda.”* Se reitera por la Contraloría de Bogotá que el incremento de usuarios no debe ser proporcional al aumento del no pago, porque precisamente, el operador debe ejercer control del uso del espacio público a fin de garantizar el beneficio social y en este sentido la Terminal está obligada a controlar la evasión en las áreas de estacionamiento.

No es de recibo del organismo de control las afirmaciones realizadas en el sentido de indicar que no se va a gestionar, ni recuperar esta cartera, debido a que no se tienen las facultades para adelantar el cobro coercitivo y coactivo y por la existencia de una relación desbalanceada del costo beneficio, cuando la esencia del artículo cuarto (4º) del Acuerdo 695 de 2017, es recibir el recaudo por la tasa del derecho de parqueo sobre las vías públicas que se constituye como beneficio social, y ello fue lo que motivó la autorización por parte del Concejo, contrario puede motivar la cultura del no pago.

Aunado a lo anterior, las cifras de cartera se incrementarán más, no es un valor irrisorio, con alto riesgo de pérdida, cuando como operador tiene la obligación de “administrar, operar y controlar” entonces si se tienen números de placa tramitar la consecución de información completa del usuario, con otras entidades como la SDM.

❖ Áreas implementadas con disminución de usos y cupos:

Los diversos factores que impactan la ocupación y demanda en cada área y que originan variaciones significativas en los meses del año y en el comportamiento de los usuarios debido a vacaciones, festivos o eventos específicos. Así como, por el clima, la actividad comercial o las dinámicas locales, son variables que deben acompañar el análisis para habilitar o no solicitar habilitación de áreas que presentan indicadores negativos.

Como bien lo indica la TTSA en la respuesta *“Este crecimiento constante posiciona al área AI03 como un caso destacado dentro del conjunto de zonas de parqueo, subrayando la importancia de mantener un monitoreo continuo para aprovechar las oportunidades de optimización y expansión en esta área.”* (Subrayado fuera de texto). Significa que el monitoreo continuo debe concluir en decisiones, porque

el proyecto tiene por objeto 17 áreas de las cuales solo 4, podrían convertirse en casos destacados, entonces qué medidas de control, revisión y alerta se tienen para las restantes 13 áreas implementadas en Bogotá y nótese que, en los análisis presentados en la respuesta, los meses del año resultan diferentes en cada área.

❖ Áreas con recaudos bajos:

Se menciona en la respuesta *“Según el comportamiento observado en el proceso de implementación de cada área activa del proyecto, por parte de la Terminal de Transporte S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad, se ha podido observar que se alcanza una etapa de consolidación, en promedio de 12 a 18 meses de operación de acuerdo a las dinámicas sociales y comerciales de los sectores. Las áreas mencionadas en este punto han acumulado un poco más de seis meses de funcionamiento a la fecha de la observación realizada.”* pero el contrato en la cláusula 16 dispone que, si no se cumple con la condición de beneficio social del cobro por el derecho de parqueo, el operador deberá presentar una propuesta sobre estas áreas.

Dicha cláusula 16 establece *“La Terminal realizará informes semestrales que incluirán un análisis y propuesta de continuidad o supresión de la operación de las áreas de implementación que se encuentren en funcionamiento, y a la letra indica “En caso de hallarse que en los últimos tres meses consecutivos del semestre i) los Ingresos y Costos (IyC), para el conjunto total de áreas de implementación que estén operando, no cumplen con la condición del Beneficio Social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, definido en el Acuerdo 695 de 2017 del Concejo Distrital sea mayor o igual a 1,10 ($\geq 1,10$), y ii) la Ocupación es inferior al 70% de la estimada inicialmente proyectada, la Terminal podrá proponer suprimir la operación en el área de implementación correspondiente”*. En este orden, solo tenemos 4 áreas que cumplen y el proyecto tiene más de dos años de implementación, entonces qué decisiones se han tomado sobre las áreas que aún no generan un beneficio social.

A manera de ejemplo, y de la misma respuesta tenemos *“Por último, el área AI17 ha registrado un promedio de solo 7 usos mensuales, lo cual ha representado un reto considerable. Esto se debe a que contamos con un único tramo con 8 cupos de cobro y la presencia de parqueo colateral en zonas aledañas, lo que afecta la ocupación de los cupos disponibles. A pesar de estas dificultades, seguimos trabajando para consolidar la operación en este sector, adaptándonos a las actividades del área y gestionando las eventualidades que surgen. Con estos esfuerzos, confiamos en que podremos avanzar en la consolidación del proyecto a largo plazo.”* lo que resulta en que los criterios de seguimiento no han permitido la evaluación de medidas óptimas que conlleven de manera oportuna al logro de los objetivos propuestos y que no se puede mirar el proyecto por partes, ni por meses, sino que el proyecto es único y debe retribuir a cumplir el beneficio social, autosostenibilidad y generar excedentes como fue concebido.

❖ Informes Mensuales.

La TTSA acepta lo observado *“En este proceso, el último que completó este proceso de revisión y análisis fue el informe número 29, correspondiente al mes de marzo de 2024, los demás se encuentran en proceso de revisión y ajustes, previo a ser publicados en la plataforma SECOP II.”* confirma lo anterior, que el informe del mes de marzo es el último aprobado por la SDM.

❖ Beneficio social:

Se confirma lo evidenciado por el ente de control *“Por otro lado, en el informe mensual mencionado se encuentra un plan de acción que describe acciones oportunas para dar cumplimiento al Acuerdo de Nivel de Servicio de Evasión, dicho ANS está relacionado con el porcentaje de ocupación, una variable que sí se evalúa en este tipo*

de informes.”. Este beneficio fue definido en el Acuerdo 695 de 2017 del Concejo Distrital y en el Decreto 379 de 2021 y se demuestra que la evaluación de las variables no conlleva a medidas oportunas que involucren eficacia en el cumplimiento de los objetivos y metas propuestas.

Finalmente, lo evidenciado por el ente de control, permite concluir que los seguimientos de la demanda y demás criterios de análisis, no conllevan a tomar decisiones oportunas, eficientes y eficaces. Adicionalmente, la TTSA en las respuestas dadas no ha logrado demostrar que los ingresos operacionales cubren la totalidad de los gastos operacionales, porque el proyecto tiene una fecha de inicio y un tiempo de avance de más de dos años y no se puede concluir por segmentos de tiempo, ni por un mínimo de tres áreas, cuando el proyecto implica 17 áreas en total.

Se debe cumplir con los acuerdos de nivel de servicio con base en los cuales ejecutará la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, de conformidad con los aspectos técnicos, tiempos de ejecución y requerimientos establecidos.¹²

De igual manera, la misma Terminal informa “*De acuerdo con las proyecciones actuales, a partir del mes de enero de 2026 se generarán excedentes financieros para transferir al Fondo de Estabilización Tarifaria -FET-, los cuales a su vez serán transferidos al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.*” (Subrayado fuera de texto). Quiere ello decir que nuevamente se prórroga el cumplimiento de los objetivos propuestos y que la gestión de la TTSA como operador no ha sido eficaz.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la TTSA en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con

¹² Anexo 4 – Acuerdos de Nivel de Servicio. CLÁUSULA 4. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA TERMINAL

presunta incidencia disciplinaria, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

*3.4.2.3.3. Hallazgo administrativo por incumplimiento del anexo 1
“Especificaciones Técnicas” que hace parte del Contrato Interadministrativo 2470 de 2021, en virtud del proceso de estructuración y particularmente, de la habilitación de los segmentos viales.*

En el marco del contrato interadministrativo 2470 de 2021, en la cláusula 4 numeral b), que se transcribe: “*Presentar a la SDM la solicitud de habilitación de las correspondientes áreas o segmentos viales, con la debida justificación técnica y financiera, de acuerdo con lo señalado en la CLÁUSULA 9 del presente contrato*”, el operador, Terminal, de las ZPP es quien solicita la habilitación de los segmentos viales y para ello debe incluir estudios técnicos que justifiquen dicha petición y aunado a ello, una vez se radica a la SDM, en el evento en que esta Secretaría formule observaciones, debe atenderlas, para lograr la habilitación del tramo y continuar el proceso para la correspondiente operación.

Dado lo anterior, no es comprensible para la Contraloría de Bogotá, la habilitación y puesta en operación de los tramos 1601, 1606, 1607, 1613, 1614 y 1617 cuando no se cumplen con los criterios de selección: relacionados con la demanda, la seguridad vial y ciudadana e invasión del espacio público; lo anterior debido a que visitados por el organismo de control en días y horarios diferentes comprendidos entre última semana del 28 al 30 del mes de agosto y primera semana del 6 al 9 del mes de septiembre de 2024, se evidenció que las vías del sector presentan congestión vehicular, que la zona de parqueo es utilizada para el estacionamiento de los taxis que prestan sus servicio a los ciudadanos que frecuentan el centro comercial Plaza de las Américas y el parque recreativo Mundo Aventura, que se encuentran parqueaderos

privados bastante amplios en el centro comercial, en el almacén Home Sentry y en el parque Mundo Aventura, parqueadero exclusivo para motos. Así como, en fechas de partidos de fútbol al ubicarse el Estadio Metropolitano de Techo en esta área, las vías son cerradas por las autoridades de tránsito, lo que impide el paso de vehículos y por ende no se usan las celdas dispuestas en la zona de estacionamiento.

Así mismo, revisados los ingresos por tramos¹³ y teniendo en cuenta que el área AI16 a la cual pertenecen estos tramos, inició operación el 30 de diciembre de 2023, se tiene que se ha recaudado en los tramos indicados, un total de \$2,19 millones, en los siete (7) meses de 2024, lo que equivale a un promedio mensual de \$313.200. Es de anotar, que esta área cuenta con 30 tramos en operación.

Una vez revisado el informe mensual No.29 del mes de marzo de 2024, el área AI16 en total tiene una demanda de 2.088 usuarios, una ocupación real del 7,94%, una evasión del 3,29%, datos que resultan significativamente, bajos. Es así como el beneficio social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas para esta área AI16 es de 0,14 lo que significa que los ingresos no logran cubrir los costos y se indica en este informe que *“se presentó una reducción en el número de facilitadores por la implementación de la estrategia de optimización del modelo operativo.”*, lo que pareciera contrario a los requerimientos de socialización y cultura ciudadana, porque en las visitas realizadas se observan personas solicitando información a los agentes de Policía Metropolitana que permanecen en esta zona

Ahora bien, para el ente de control la estimación de que se necesitan alrededor de 12 a 18 meses para que un área se consolide, no es de recibo ya que precisamente los estudios técnicos deben identificar lugares foco de demanda y con restricciones de

¹³ Respuesta TTB No. 20240310102032 de 15 de agosto de 2024

estacionamiento y como se mencionó anteriormente la zona cuenta con diferentes parqueaderos que ofrecen mayor seguridad y bienestar al usuario.

En ese orden, llama la atención que los estudios previos indican que se habilitan los segmentos viales dentro de la zona del proyecto para el estacionamiento de vehículos y motocicletas, definidos según demanda, pero como se describe en párrafos precedentes en los tramos visitados no se presenta ocupación, ni se encontró facilitador asignado del proyecto, por el contrario, se observa es gran congestión vehicular e invasión del espacio público.

Con lo anterior, se transgrede lo estipulado en el contrato interadministrativo 2470 de 2021, cláusula 4. obligaciones específicas de la terminal literal b), cláusula 16 Seguimiento a la demanda y cláusula 9. Además del Decreto 403 de 2020, en su artículo 3. Principios de la vigilancia y el control fiscal, literal b) Eficacia

No se cumple la finalidad de los monitoreos y seguimientos a las áreas implementadas ni se toman decisiones frente a los cálculos del beneficio social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas versus el porcentaje de ocupación a fin de determinar si es menor o mayor que la inicialmente proyectada y suprimir o dar continuidad a las áreas que cumplan con los criterios formulados.

En virtud del principio de eficacia, los resultados de la gestión fiscal deben guardar relación con sus objetivos y metas y lograrse en la oportunidad, costos y condiciones previstos.

Áreas de estacionamiento en vía que no mejoran la movilidad, sino que al contrario causan mayor congestión y por ende mayores dificultades para peatones y conductores por las restricciones que provocan en la zona.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

De acuerdo con el análisis efectuado a la respuesta dada al Informe Preliminar, mediante oficio radicado TTSA No. 20240110079541 del 2 de octubre de 2024 y radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2024-24551 del 3 de octubre de 2024, la TTSA, manifiesta que:

Los criterios normalizados por área, dan como resultado el índice de atraktividad, que determina la conveniencia de implementar el área como ZPP. Posteriormente, se realiza un proceso de inspección, análisis y evaluación técnica que tiene en cuenta los parámetros establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en el concepto técnico SI-CT- 001_2020 y en el Código Nacional de Tránsito.

No obstante, no se considera argumento: *“La implementación de un sistema integral de estacionamiento no solo regula el uso del espacio público, sino que también fortalece las dinámicas de operación de los estacionamientos fuera de vía, promoviendo un uso más eficiente y equilibrado de las infraestructuras destinadas a tal fin. En este sentido, se genera un entorno urbano más ordenado, que impacta positivamente en la movilidad y en las dinámicas urbanas.”* ya que el entorno de la zona no es precisamente ordenado, incluye varios parqueaderos privados lo que es contrario a la posibilidad de promover esta ZPP y como se menciona impacta negativamente en la movilidad y la dinámica urbana del sector.

Así mismo, tampoco la falta de coordinación interinstitucional es argumento válido, ya que precisamente para la gestión integral en el logro de los propósitos se deben realizar los trámites necesarios ante las entidades competentes y no generar mayor congestión o habilitar zonas donde no se puede asegurar un uso regular por las condiciones de la mismas y el análisis de la demanda resulta sesgado.

De otra parte, manifiesta la empresa en su respuesta *“Respecto a la ubicación de los taxis, la Terminal de Transporte S.A. está adelantando las gestiones de solicitud a Secretaría Distrital de Movilidad con transporte público con el fin de que se evalúe la posibilidad de establecer una Zona Amarilla autorizada sobre las ZPP con el fin de organizar la ubicación de los taxis.”*, lo que confirma lo observado.

Por lo descrito y una vez analizados los argumentos presentados por la TTSA en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo y la Terminal deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.2.4. Contrato de Suministro 73 de 2024

El contrato de suministro 73 de 2024, fue suscrito con SUMIMAS SAS resultado del proceso de selección -TT-SPO02-2023 Solicitud Pública de Oferta y cuyo objeto es *“Suministrar la papelería preimpresa, elementos de papelería, útiles de oficina e insumos para el funcionamiento de las impresoras, para las diferentes sedes de la Terminal de Transporte S.A. y sus líneas de negocio”* por valor total de \$911.555.993 IVA incluido, bolsa de monto agotable y con un plazo de 12 meses, con 2 suspensiones de 35 y 10 días, respectivamente y una prórroga de 10 meses más, para un total de 22 meses hasta el 8 de abril de 2025.

Una vez evaluados los soportes de esta contratación, se presenta lo siguiente:

3.4.2.4.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, por deficiencias en la planeación de los actos modificatorios del contrato de suministro No.73 de 2024 y diferencias en documentos precontractuales.

La Empresa TTSA suscribió el contrato de suministro 73 de 2024 con SUMIMAS SAS resultado del proceso de selección -TT-SPO02-2023 “Solicitud Pública de Oferta” y cuyo objeto es “Suministrar la papelería preimpresa, elementos de papelería, útiles de oficina e insumos para el funcionamiento de las impresoras, para las diferentes sedes de la Terminal de Transporte S.A. y sus líneas de negocio” por valor total de \$911.555.993 IVA incluido, “bolsa de monto agotable” y con un plazo de 12 meses, con 2 suspensiones de 35 y 10 días, respectivamente y una prórroga de 10 meses más, para un total de 22 meses hasta el 8 de abril de 2025.

Una vez surtida la revisión de los documentos que soportan la etapa precontractual y contractual, se encontraron las siguientes inconsistencias:

1. Del proceso de selección se evidenció diferencia en los puntajes de calificación obtenidos por los oferentes, en los valores totales consignados en los documentos Evaluación Técnica - “Resumen de la Evaluación de Requisitos Ponderables y Orden de Elegibilidad” de marzo de 2022 y el consolidado final de abril “Consolidado Evaluación Propuestas/Ofertas” sin fecha clara, así:

Cuadro No. 13. Diferencias Puntajes Oferentes

Oferente	Evaluación Técnica	Consolidado
Sumimas y Servicios S.A.S.	731,16	744,93
La Casa de Suministros y Servicios S.A.S.	549,78	565,02
Grupo Los Lagos S.A.S.	538,53	553,51

Fuente: Documentos Soporte Contrato 73/2024

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

2. La terminación del contrato estaba prevista para el 8 de junio de 2024, pero en la ejecución se presentaron tres modificatorios que prorrogaron el plazo, con la siguiente secuencia:

- 7 de mayo de 2024: un mes antes de la terminación del contrato, se solicita prórroga del contrato (radicado 20240310049942) justificado en “*consumir el 100% de los recursos disponibles...*”, ya que a esa fecha el valor pendiente por ejecutar era la suma de \$471.599.143, equivalente al 51.8%.
- 7 de junio de 2024: Acta de Suspensión No.1, se suscribe el día antes de finalizar el contrato debido a “*solicitud pedida al contratista vía correo electrónico el día 6 de junio de 2024*” a lo cual el contratista responde “un pedido atípico que supera los consumos promedio que hemos tenido en los últimos meses y debemos salir a completar la mercancía faltante...solicitamos 35 días calendario para poder organizar la logística y dar cumplimiento al contrato”. Por lo cual se acuerda suspender la ejecución del contrato por 35 días, a partir del 7 de junio al 12 de julio, teniendo en cuenta que se presenta una situación imprevisible para el contratista, requiriendo trámites y gestiones con sus proveedores.
- 12 de Julio de 2024: Acta de Suspensión No.2 un día antes de finalizar la primera suspensión, ya que el contratista manifiesta ampliar la suspensión en 10 días adicionales “*...para hacer entrega del pedido atípico que supera los consumos promedio que hemos tenido en los últimos meses y debemos salir a completar la mercancía faltante...*” a lo cual se acuerda suspender la ejecución del contrato por un término adicional de 10 días, a partir del 12 de julio al 22 de julio, con la misma consideración teniendo en cuenta que se presenta una situación imprevisible para el contratista, requiriendo trámites y gestiones con sus proveedores.
- 22 de Julio de 2024: El día antes de cumplirse el término de suspensión, se suscribió el Otrosí No.1 con los siguientes considerandos¹⁴:

¹⁴ Tomado Otrosí No.1 - Contrato suministro 73 de 2024

- Se han presentado circunstancias ajenas a la voluntad de las partes.
- El precio final del oferente se redujo en el 22% aproximadamente en los valores unitarios, generando un ahorro.
- Se han entregado a las entidades contratantes distintos parqueaderos fuera de vía, lo que ha disminuido los elementos principales que suministra este contrato.
- La Terminal ha adoptado medidas tales como, cero papel, bajo tamaño del ticket e intervención del archivo central.

En atención a estos considerandos, se acuerda la prórroga de la ejecución del contrato hasta el 8 de abril de 2025, quedando el plazo total en 22 meses.

No obstante, el Manual de Contratación de la Terminal en el artículo 26 Suspensiones, señala que durante el desarrollo del contrato pueden presentarse circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito o circunstancias ajenas a la voluntad de las partes. Adicionalmente, que las suspensiones paralizan la ejecución del contrato y el artículo 25 define y establece el procedimiento para poder efectuar un otrosí contractual.

Por lo descrito, no se puede desconocer el Manual de Contratación de la Terminal respecto de las suspensiones, como intervalos pasivos de ejecución contractual, ya que los contratiempos no son justificación de las mismas y como se evidencia el pedido atípico consistió en mayores cantidades de los elementos contratados frente al promedio mensual de elementos suministrados. Adicionalmente, el contratista con un mes de antelación a la terminación del contrato solicitó la prórroga con el fin de ejecutar los recursos disponibles.

La tardanza en la expedición del acto administrativo que legaliza la prórroga otorgada y solicitada con un mes de anticipación, no justificaba la suscripción de las

suspensiones, ya que estas paralizan el contrato, es decir, no es posible ejecutar obligaciones propias del mismo y debe justificarse por el contratista conforme a los principios de la Contratación Estatal y la normatividad vigente.

Con lo anterior, se transgrede el artículo 23 del estatuto de contratación, Manual de Contratación de la TTSA, numeral octavo, artículo 38 de Ley 1952 de enero del 2019.

La planeación es un principio de la actividad contractual y administrativa, no es una actividad estática debe concebirse como dinámica, como una herramienta al servicio de los fines del Estado.

Las diferencias de los documentos no dan la confiabilidad y certeza propias de este tipo de procesos de selección y los modificatorios sin justificación pueden generar riesgos contractuales o riesgos económicos ante posibles alegatos de los contratistas.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

De acuerdo con la respuesta dada al Informe Preliminar, mediante oficio radicado TTSA No. 20240110079541 del 2 de octubre de 2024 y radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2024-24551 del 3 de octubre de 2024, la TTSA manifiesta que:

Respecto de las diferencias de las calificaciones entre los documentos de evaluación del proceso precontractual, no se explican, se repite lo acontecido en el momento de la evaluación técnica. Por lo cual, es de anotar que estos soportes deben ser claros y explícitos, por lo mismo hay que efectuar controles a los registros, para evitar errores y riesgos en la contratación.

De otra parte, la respuesta dada a la letra señala: *“Las suspensiones al contrato fueron tramitadas de conformidad con lo establecido en las cláusulas citadas del manual de contratación, las solicitudes de suspensión del contrato obedecieron a acuerdos de voluntades de las partes entendiendo que nadie está obligado a lo imposible y que tanto el contratista como la Terminal de Transporte tomaron estas medidas de suspensión del contrato siempre en busca de cumplir con las obligaciones, cláusulas y objeto contractual del contrato TT-73-2023. De no tomar estas medidas extraordinarias y urgentes se hubiera puesto en riesgo el cumplimiento del contrato y la satisfacción de las necesidades de la Terminal de Transporte S.A., no podemos olvidar que el contrato es un acuerdo de voluntades entre las partes y las suspensiones del contrato hacen parte de esa condición y voluntad de tomar la mejor y más idónea decisión para que el objeto del contrato se cumpla y no se vea afectada la ejecución del contrato.”* a lo cual resulta menester reiterar que no es dable justificar en imprevistos las suspensiones contractuales y que el ente de control en el texto jamás menciona que obedezcan a indebida o ineficaz ejecución del contrato.

Lo cierto es que se dan las suspensiones por falta de oportunidad en el trámite de la prórroga y no se pueden originar en factores previsibles y que como lo señala el Manual de Contratación corresponden a un tiempo pasivo de la contratación por circunstancias ajenas a las partes.

Adicional a ello, respecto a la suspensión del contrato, tenemos que traer a colación el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, donde precisa que la suspensión del contrato NO es una cláusula excepcional, esto quiere decir, que solo es procedente en los casos expresamente autorizados por el ordenamiento jurídico que por regla general procede cuando median situaciones de fuerza mayor, caso fortuito o de interés público que impidan temporalmente cumplir el objeto de las obligaciones a cargo de las partes

contratantes, de conformidad con la cláusula vigésima quinta: suspensión temporal del contrato.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la TTSA en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.4.2.5. Contrato prestación de servicios No. 081 de 2023

Este contrato tiene por objeto *“suministrar, implementar, administrar, gestionar y soportar una solución tecnológica integral omnicanal tipo SAAS, a la TTSA para el proyecto Zona de Parqueo Pago-ZPP, suscrito con la ETB”,* por un valor de \$2.384,61 millones y un plazo de ejecución de 12 meses.

3.4.2.5.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y Fiscal, en cuantía de \$54.608.743, por el pago por parte de la Terminal de Transporte S.A. a la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB, correspondientes a 3.099 celdas de parqueo en vía que no registraron ningún ingreso en los meses facturados del contrato No. 081 de 2023.

En la minuta del contrato TT-081-2023, que tiene como objeto suministrar, implementar, administrar, gestionar y soportar una solución tecnológica integral omnicanal tipo SAAS, a la TTSA, para el proyecto de zona de parqueo pago- ZPP, suscrito con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá - ETB, por valor de \$2.384.611.390,00, en su cláusula 4ª. Establece el valor del contrato y define la fórmula para determinar el valor de la factura mensual.

En esta cláusula se definen cada uno del ítem de la formula así:

“1) Valor Celda Habilitada que haya generado cobro (**VCH**) = \$22.708

2) Valor Plan Móvil (**VPM**) = \$41.779

3) Valor Hora Desarrollo (**VHD**) = \$171.200 “

Y se establece la fórmula para determinar el pago mensual como sigue:

Número de Celdas Habilitada (**VCH**) por el valor de celda +
Número de Planes Móviles (**VPM**) por el valor de cada plan +
Número de Horas Desarrollo (**VHD**) por el valor de hora desarrollo –
Descuentos por indisponibilidades = TOTAL PAGO MENSUAL

En desarrollo de la auditoría se solicitó a la TTSA mediante oficio con radicado Contraloría de Bogotá No. 2-2024-17093, radicado TTB No. 20240310102032 de agosto 15 de 2024, informar de las facturas pagadas a la ETB, ¿cómo se discrimina el pago (cuantas celdas se pagaron, número de horas de desarrollo y cuantos planes móviles se habilitaron)?

En respuesta a la anterior solicitud la Terminal respondió mediante oficio con radicado No. 20240110065401 del 22 de agosto de 2024, en el que suministró la siguiente información:

Cuadro No. 14. Valor facturado y número de celdas pagas

Cifras en pesos

FECHA FACTURA	NO. FACTURA	VALOR	CELDAS PAGAS
Sep 1 al 30 -2023	EB 000320727241	117.740.980	5185

FECHA FACTURA	NO. FACTURA	VALOR	CELDA PAGAS
Oct 1 al 31 -2023	EB 000320997112	122.441.536	5392
Nov 1 al 30 -2023	EB 000320997134	128.368.324	5653
Dic 1 al 31 -2023	EB 000324814406	133.636.580	5885
Enero 1 al 31- 2024	FC 001000000223	152.597.760	6720
Febrero 1 al 29 -2024	FC 001000002552	152.938.380	6735
marzo 1 al 31 2024	FC 001000046686	151.644.024	6678
abril 1 al 30 2024	FC001000047102	151.712.148	6681
mayo 1 al 31 2024	FC001000047575	152.529.636	6717
juni 1 al 30 2024	FC001000062616	139.504.327	6826
TOTALES			62472

Fuente: comunicación No. 20240110065401 del 22 de agosto de 2024 – TTSA

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

De igual forma, se solicitó en el mismo oficio anterior que ¿De manera discriminada indique cuál ha sido los ingresos mensuales (mes a mes) por celda habilitada durante la vigencia del contrato?

La terminal de transporte en su respuesta anexó en formato Excel el archivo denominado INGRESOS POR TRAMO, en el que se describe para cada una de las 663 Unidades de Trabajo los ingresos obtenidos mes a mes desde junio de 2023 a junio de 2024.

De este archivo se evidenció que unidades de trabajo registraron ingresos en el año.

Así mismo, se solicitó Informar ¿cuántas celdas tienen cada una de las 663 unidades de trabajo?

Ante lo cual la Terminal de Transporte S.A. suministró el archivo en formato Excel denominado “*INGRESOS POR CELDA- CIV-DIRECCION*”, que contenía información relacionada con el número de celdas (parqueaderos) y con el cobro de cada una de las Unidades de trabajo.

Con base en el archivo *INGRESOS POR TRAMO* que contiene los tramos con ingresos mes a mes y el archivo *INGRESOS POR CELDA- CIV-DIRECCION*, que contiene el número de celdas o parqueos que tiene cada Unidad de trabajo, se estableció el total de las celdas de las unidades de trabajo que registraron ingresos, como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro No. 15. Número de celdas de las Unidades de trabajo con ingresos

PERIODO FACTURADO	CELDAS CON INGRESOS
Sep. 1 al 30 -2023	4886
Oct 1 al 31 -2023	4884
Nov 1 al 30 -2023	5233
Dic 1 al 31 -2023	5978
Enero 1 al 31- 2024	6316
Febrero 1 al 29 -2024	6330
marzo 1 al 31 2024	6444
abril 1 al 30 2024	6343
mayo 1 al 31 2024	6508
Jun. 1 al 30 2024	6451
TOTALES	59373

Fuente: comunicación No. 20240110065401 del 22 de agosto de 2024 – TTSA

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

Tomando como base la información suministrada por la TTSA y resumida en los cuadros "Valor facturado y número de celdas pagas" y "Número de celdas de las Unidades de trabajo con ingresos" se establece lo siguiente:

Cuadro No. 16. Diferencia entre celdas facturadas y celdas con ingresos

Cifras en pesos

PERIODO FACTURADO	NO. FACTURA	VALOR	CELDAS PAGAS	CELDAS CON INGRESOS	DIFER ENCIA	VALOR
Sep 1 al 30 - 2023	EB 000320727241	117.740.980	5185	4886	299	6.789.692
Oct 1 al 31 - 2023	EB 000320997112	122.441.536	5392	4884	508	11.535.664
Nov 1 al 30 - 2023	EB 000320997134	128.368.324	5653	5233	420	9.537.360
Dic 1 al 31 - 2023	EB 000324814406	133.636.580	5885	5978	-93	2.111.844
Ene 1 al 31- 2024	FC 001000000223	152.597.760	6720	6316	404	9.174.032
Feb 1 al 29 - 2024	FC 001000002552	152.938.380	6735	6330	405	9.196.740
Mar 1 al 31 2024	FC 001000046686	151.644.024	6678	6444	234	5.313.672
Abril 1 al 30 2024	FC001000047102	151.712.148	6681	6343	338	7.675.304
Mayo 1 al 31 2024	FC001000047575	152.529.636	6717	6508	209	4.745.972
Junio 1 al 30 2024	FC001000062616	139.504.327	6826	6451	375	8.515.500
TOTALES			62472	59373	3099	70.372.092

Fuente: comunicación No. 20240110065401 del 22 de agosto de 2024 TTSA

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

Como se muestra en el cuadro anterior, al comparar el número de celdas pagas en cada una de las facturas versus el número de celdas con ingresos, se observa una diferencia que evidencia que se pagaron celdas por valor de \$70.372.092, por las que la terminal de transporte no recibió ningún ingreso en el mes facturado.

Esto no concuerda con lo establecido en las definiciones de la fórmula de remuneración que establece que se debe pagar \$ 22.708 por cada celda habilitada que haya generado cobro. “*Valor Celda Habilitada que haya generado cobro (VCH) = \$22.708*”.

Por lo expuesto anteriormente, se evidencia una gestión antieconómica e ineficiente, generada con el actuar de la TTSA, quien pago por celdas de parqueo pago en vía que no estaban generando ningún ingreso a la entidad, en contravía de los establecido en la cláusula 4ª del contrato 081 de 2023, lo que conllevó al menoscabo del patrimonio público en cuantía de \$ 54.608.743 correspondientes al 77.6% de \$70.372.092 que es la participación del distrito capital en la empresa TTSA.

Este hecho se presenta por la inadecuada gestión en el cumplimiento de las cláusulas contractuales por parte de la TTSA y una supervisión deficiente de la ejecución del contrato.

Lo anterior evidencia la vulneración de los principios eficiencia, eficacia y economía que rigen la gestión fiscal, lo consignado en el artículo 209 de la constitución política, artículo 6 de la Ley 610 de 2000, literales a), d) y n) del artículo 3º del Decreto No. 403 del 2020; artículo 39, numeral 1, de la Ley 1952 de enero del 2019.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta presentada por la Terminal de Transporte S.A., al Informe Preliminar, mediante oficio con radicado No. 20240110079541 2024-10-02 y radicado en la Contraloría de Bogotá D.C. No. 1-2024-24551 del 03 de octubre de 2024, no se aceptan los argumentos planteados por la Entidad toda vez que, La fórmula establecida por la Terminal de Transporte S.A. es clara en su definición “valor de la celda habilitada que haya generado cobro (VCH)”.

Si lo que se quería era pagar por todas las celdas habilitadas independientemente de que genere o no genere ingreso no se ha debido incluir en la definición de la formula la condición “que haya generado cobro”.

Por tanto, dando cumplimiento a lo establecido en la fórmula del contrato TT 081 de 2023, la Terminal de Transporte S.A., solo debió haber pagado las celdas que en cada una de las mensualidades hayan generado algún ingreso por cobro del uso de estacionamiento en las vías públicas.

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que una vez analizados los argumentos presentados por la Entidad en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura como hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal, se dará traslado a la Dirección de Responsabilidad fiscal de la Contraloría de Bogotá y a la Personería de Bogotá D.C., para lo de su competencia, además la Entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

3.5. PLAN DE MEJORAMIENTO

La evaluación al Plan de Mejoramiento de la TTSA., se realizó conforme a lo establecido en la Resolución Reglamentaria 036 del 28 de diciembre de 2023, vigente y expedida por la Contraloría de Bogotá D.C.

Con base en el archivo reportado por la TTSA, en el aplicativo Sistema de Vigilancia y Control Fiscal- SIVICOF, se seleccionaron 29 hallazgos con 27 acciones abiertas, una (1) acción cumplida inefectiva y una (1) acción inefectiva. Conforme al procedimiento para la evaluación del Plan de Mejoramiento, se tomó de referencia la fecha de cierre de las mencionadas acciones hasta el 31 de mayo de 2024.

Resultados del seguimiento al Plan de Mejoramiento

Del seguimiento a la verificación de las acciones adelantadas por la TTSA, y para efectos de establecer su eficacia y efectividad que determina el nivel de mitigación de la causa raíz que originó el hallazgo, se presenta el siguiente resultado:

Cuadro No. 17. Evaluación Plan de Mejoramiento a las acciones vencidas con corte a 31-05-2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
1	2013	836	2.1.4.2.2	2	Se Cierra por Vencimiento	100%	100%	CUMPLIDA	12/08/2024

¹⁵ Para la vigencia 2021 corresponde al PAD de las vigencias anteriores

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR .	FECHA SEGUIMIENTO
					de términos, según la Resolución Reglamentaria 036 del 28 de diciembre de 2023, ya que se superan tres vigencias sin haber sido evaluada. No obstante, lo anterior, según la Ley 1955 de 2019 que expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en su Artículo 13 indica que solo requiere			EFFECTIVA	

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					permiso de vertimientos la descarga de agua residuales a las aguas superficiales, a las aguas marinas o al suelo.				
2	2018	89	3.2.1.1.1	1	Conforme a lo consignado en el informe final de la Auditoria Financiera y de Gestión, código 88 PAD 2023, dicha acción correctiva se evaluó y en el análisis	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	12/08/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					realizado por el auditor, "En el plan estratégico no existe una norma que nos indique que se les deba exigir a la TTSA un Software especializado , para llevar la información del Plan estratégico". se evaluó como Cumplida Efectiva.				
3	2022	508	3.1.1	1	Con la solicitud (radicado	100%	75%	CUMPLIDA	19/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					20230040012 801) a la SDM de modificación del formato Fichas de Habilitación "caracterización" para el Proyecto ZPP. Es a tener en cuenta por Secretaría ya que es la entidad encargada de Habilitar las áreas. No obstante, la SDM habilita zonas cercanas a			EFFECTIVA	

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					parqueaderos . Se continúan habilitando zonas cercanas a parqueaderos				
4	2022	508	3.1.1	2	La cartera ha incrementado debido a los tiempos mayores a la reserva y crecimiento cupos. CUMPLIDA inefectiva por el riesgo de pérdida de estos recursos siendo necesario un	100%	70%	CUMPLIDA INEFFECTIVA	19/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					análisis de la estrategia. Menor a 75%				
5	2022	508	3.1.1	3	Con corte a junio de 2024 Respuesta 2024011005701, el proyecto ha alcanzado un recaudo real en la suma de \$18,942 millones frente gastos de \$24,197 millones, es decir con un déficit de \$5,255 millones. lo que permite concluir que	100%	75%	CUMPLIDA INEFECTIVA	19/09/2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. Hallazgo	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					no se logra a la fecha el punto de equilibrio				
6	2022	508	3.1.1	4	Se debe fortalecer la cultura ciudadana	100	76%	CUMPLIDA EFECTIVA	19/09/2024
7	2022	508	3.1.1	5	En la respuesta dada por la Terminal (radicado 20240110064 361 del 20 de agosto de 2024), se indica que los ingresos se procesan directamente en el ERP, y no es	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	19/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					necesario realizar conciliaciones adicionales. Lo que permite concluir que no se genera el reporte que se estableció en la acción de mejora, ni se cumple con el procedimiento de conciliación.				
8	2022	508	3.1.1	6	19 de mayo de 2023 comunicación Ministerio de transporte,	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	19/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					dependen de un tercero				
9	2022	103	3.2.1.1	1	Conforme a los documentos recibidos por el sujeto, se evidencia el Acta de Reunión Ordinaria de la Junta Directiva No. 31 del 29 de noviembre de 2022, donde toman la decisión de eliminar la línea mencionada, debido a que, en reunión	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	16/09/2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					con la SDM, cambian el modelo de atención al usuario y se pasa a concesión				
10	2022	103	3.2.1.1	2	Conforme a los documentos recibidos por el sujeto, se evidencia el Acta de Reunión Ordinaria de la Junta Directiva No. 31 del 29 de noviembre de 2022, donde toman la decisión de	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	16/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					eliminar la línea mencionada, debido a que, en reunión con la SDM, cambian el modelo de atención al usuario y se pasa a concesión				
11	2022	103	3.2.2.1.1	1	Se evidencia el procedimiento para la Elaboración del Plan Estratégico V.1 de diciembre de 2022, donde se encuentra	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	16/09/2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					la descripción de las actividades relacionadas y específicamente lo conveniente al margen de gobernabilidad por parte de la Terminal de Transporte.				
12	2022	508	4.2.1	1	Se encontró el documento CÓDIGO: EVG-PR03 RELACIÓN CON ENTES EXTERNOS, en el cual se establecen	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	17/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					los parámetros y lineamientos para dar respuesta a los entes de control y entes externos de la Terminal de Transporte, con fecha marzo de 2024				
13	2022	508	4.2.2	1	Se encontró el documento Especificaciones Técnicas CEPOS, documento en el cual se especifican	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	17/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					los requerimientos técnicos de los CEPOS a adquirir para carro y para moto				
14	2023	88	3.1.3.1	1	Se allegó el instructivo “Reportes mensuales y anuales a la Contraloría de Bogotá” versión No. 1 de marzo de 2024., el cual tiene por objeto establecer los lineamientos para facilitar la interacción	100%	80%	CUMPLIDA EFFECTIVA	17/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					con la Contraloría de Bogotá y la Terminal de Transporte S.A. Se establece que los reportes deben ser enviados al Jefe de Oficina de Auditoría Interna para el cargue respectivo. Con este soporte se entiende cumplida la actividad propuesta por la entidad. Se				

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					realizó revisión selectivamente de la información cargada en el aplicativo SIVICOF, evidenciando el correcto diligenciamiento de los formatos.				
15	2023	88	3.2.1.1.2	1	1. Dentro del informe del Revisor Fiscal a 31 de diciembre de 2023 se indica que se levanta la salvedad relacionada	100%	90%	CUMPLIDA EFECTIVA	17/092024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					con la liquidación del impuesto diferido; se remite archivo EXCEL denominado "Liquidación Diferido 2023", en el cual se evidencia el valor neto de \$46.194.403.213,47 resultado de la diferencia entre los saldos de las cuentas 1985 y 2918 y Notas a los				

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					Estados Financieros Vigencia 2023, en las cuales se evidencia en las Notas 37 Revelaciones sobre el estado de flujo de efectivo.				
16	2023	88	3.4.1.1.1	1	Se encontró el Formato del documento CÓDIGO: GJC-FT01 ESTUDIO PREVIO – FORMULACIÓN DEL PROYECTO	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	17/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					de fecha 10 de junio de 2024 que incluye la Justificación de la alineación con el Objetivo Estratégico y Meta				
17	2023	88	3.4.2.3.1	1	Se encontraron soportes de seguimiento de la antigüedad de los empleados que presentan sus servicios al contratista	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	17/09/2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. Hallazgo	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					Organización servicios y Asesorías.				
18	2023	88	3.4.2.4.1	1	Se encontró el documento CÓDIGO: GTS-PR23 SELECCIÓN, ENTREGA, USO Y SUPERVISIÓN DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL de fecha 01 de marzo de 2024, donde se especifica que se debe "Definir y	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	17/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					establecer los criterios que rigen la selección, entrega, utilización, supervisión, mantenimiento, renovación y/o disposición final de los Elementos de Protección Personal - EPP requeridos para actividades específicas, de acuerdo con las normativas y				

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORIA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. Hallazgo	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					exigencias correspondientes"				
19	2023	88	3.4.2.4.2	1	EVG-PR04 REPORTE Y RECUPERACIÓN DE DINEROS Y BIENES PERDIDOS TTSA v1	10%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	19/09/2024
20	2023	88	3.4.2.4.2	2	Solicitud de Pago Comprobantes de pago del mes de marzo de 2024	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	19/09/2024
21	2023	88	3.4.2.4.3	1	Se evidencia informes mensuales de selección de	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	19/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					diciembre de 2023 y enero, febrero y marzo de 2024.				
22	2023	88	3.4.2.4.3	2	Se evidencia dentro de los formatos de informe de servicios la evaluación realizada dentro del proceso de visita domiciliaria	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	19/09/2024
23	2023	88	3.4.2.4.4	1	Se evidencia en el contrato TT/135/2023 que en su cláusula novena - Obligaciones	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	19/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					específicas del contratista - se incluyó el numeral 21 "La empresa de servicios temporales como empleador debe suministrar la dotación vestido labor a los trabajadores en misión"				
24	2023	88	3.4.2.5.1	1	se evidencia en el formato Check list Documentos comité de contratación, que se	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	19/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO AUDITORIA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					incluyó en el ítem 5 "Presentación power point proyecto incluyendo cronograma del proceso contractual que aplique"				
25	2023	88	3.4.2.5.1	2	Revisada la información allegada por el sujeto de control, se evidencia el documento que soporta la acción formulada.	100%	100%	CUMPLIDA EFECTIVA	16/09/2024
26	2023	88	3.4.2.5.2	1	Revisada la información allegada por	100%	100%	CUMPLIDA	16/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR .	FECHA SEGUIMIENTO
					el sujeto de control, se evidencia el documento relacionado con el manual de Supervisión e Interventoría en su Versión 3 de diciembre de 2023, lo que soporta la acción formulada.			EFFECTIVA	
27	2023	88	3.4.2.5.2	2	Revisada la información allegada por el sujeto de control, se evidencia el documento	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	16/09/2024

Nº	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					relacionado con el cronograma del Plan Institucional de Capacitación, conforme a lo propuesto, lo que evidencia el cumplimiento de lo planteado.				
28	2023	88	3.4.2.6.1	1	Revisada la información allegada por el sujeto de control, se evidencia el documento relacionado con el manual	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	16/09/2024



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					de Supervisión e Interventoría en su Versión 3 de diciembre de 2023, lo que soporta la acción formulada.				
29	2023	88	3.4.2.6.1	2	Revisada la información allegada por el sujeto de control, se evidencia el documento relacionado con el cronograma del Plan Institucional de	100%	100%	CUMPLIDA EFFECTIVA	16/09/2024

N o.	VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	CÓDIGO O AUDITORÍA SEGÚN PAD ¹⁵ DE LA VIGENCIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ANÁLISIS EVALUACIÓN AUDITOR	EFICACIA (Se califica a 0% o 100%)	EFFECTIVIDAD (Se califica 0% o 100%)	ESTADO Y EVALUACIÓN AUDITOR	FECHA SEGUIMIENTO
					Capacitación, conforme a lo propuesto, lo que evidencia el cumplimiento de lo planteado.				

Fuente: PVCGF 07-01 Evaluación Plan de Mejoramiento

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

De lo anterior, se establecieron 27 acciones cumplidas efectivas y 2 acciones inefectivas, para las cuales se formularon nuevas observaciones en los procesos correspondientes. No obstante, se formula el siguiente hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria:

3.5.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por la formulación de acciones inefectivas en el Plan de Mejoramiento Institucional.

El origen de la situación evidenciada es que se implementaron acciones que no eliminaron la causa que motivó las condiciones de los hallazgos incluidos en el plan de mejoramiento.

De acuerdo con los términos y condiciones dispuestos en la Resolución Reglamentaria No. 036 de 2023 *“Por la cual se modifica y reglamenta el trámite del Plan de Mejoramiento que presentan los sujetos de vigilancia y control a la gestión fiscal de la Contraloría de Bogotá D.C. y se adopta el procedimiento interno”*, éste Ente de Control, evaluó el Plan de Mejoramiento Institucional formulado por la Terminal de Transporte S.A., evidenciando que las acciones relacionadas a continuación, no están encaminadas a eliminar la causa raíz del hallazgo, de acuerdo con lo verificado en los soportes suministrados mediante oficio 20240110051461 del 12 de julio de 2024 y en la revisión de la muestra seleccionada en el proceso de gasto público.

Cuadro No. 18. Acciones Para Reformular – Plan De Mejoramiento

VIGENCIA PAD	CÓDIGO AUDITORIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ACCIÓN	ESTADO Y EVALUACION AUDITOR
2022	508	3.1.1	2	DEFINIR UNA ESTRATEGÍA DE COBRO PERSUASIVO PARA RECUPERAR LOS DINEROS ADEUDADOS	CUMPLIDA INEFECTIVA
2022	508	3.1.1	3	CONTINUAR EL SEGUIMIENTO MENSUAL, SEMESTRAL Y ANUAL DE LOS INGRESOS, GASTOS Y COSTOS DEL PROYECTO, DE ACUERDO A LO PREVISTO EN LA CLÁUSULA 16 DEL CONTRATO Y DETERMINAR LA	CUMPLIDA INEFECTIVA

VIGENCIA PAD	CÓDIGO AUDITORIA	No. HALLAZGO	CÓDIGO ACCIÓN	ACCIÓN	ESTADO Y EVALUACION AUDITOR
				NECESIDAD DE PROPONER UNA O MÁS DE LAS ACCIONES PREVISTAS ANTE LA OCURRENCIA DE LOS SUPUESTOS DE DIFERENCIA ENTRE INGRESOS, GASTOS Y COSTOS PACTADOS CONTRACTUALMENTE	

Fuente: Plan de Mejoramiento TTSA

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

Por lo tanto, para cada uno de los hallazgos deberán formularse nuevas acciones encaminadas a eliminar la causa de los mismos; y en caso de persistir la formulación de acciones ineficientes, este Ente de Control evaluará la pertinencia de aplicar lo estipulado en la Resolución Reglamentaria 037 del 28 de diciembre de 2023.

De lo anterior, se contraviene lo establecido en la Resolución Reglamentaria No. 036 de 2023, expedida por la Contraloría de Bogotá D.C., en su artículo primero Capítulo V y la Ley 1952 de 2019, en su artículo 38 numeral 32.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez analizada la respuesta dada al Informe Preliminar mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024 y radicada en este organismo de control con el No. 1-2024-24554 del 03 de octubre de 2024, es de precisar que el Sujeto de Control señala que con respecto al hallazgo 3.1.1. Acción 2: *“Entre junio de 2023 a julio de 2024 se ha tenido un incremento de usuarios del 831% pasando de tener en junio de*

www.contraloriabogota.gov.co

Carrera 32 A N° 26 A - 10 - Código Postal 111321

PBX: 3358888

Página **165** de **177**

2023 120.392 usuarios a tener 1.185.913 a julio de 2024. En cuanto a los registros operativos no pagos, estos han tenido un incremento del 231% pasando de tener \$1.005.18 millones a \$3.324,07 millones, lo que muestra que la misma no ha crecido en proporción a los usuarios que son quienes generan la deuda.” Se reitera por la Contraloría de Bogotá, que, el incremento de usuarios no debe llevar a un incremento del no pago, porque precisamente, el operador debe ejercer control del uso del espacio público a fin de garantizar el beneficio social y en este sentido la Terminal está obligada a controlar la evasión en las áreas de estacionamiento.

No es de recibo del Organismo de Control las afirmaciones realizadas en el sentido de indicar que no tienen las facultades para adelantar el cobro coercitivo y coactivo, situación que no corresponde con la custodia de los recursos públicos ya que esta cartera no sería gestionada ni recuperada.

Con respecto a lo indicado en la respuesta por el sujeto de control donde manifiesta: *“siguiendo lo dispuesto en el artículo 144 del Decreto 403 de 2020, se podrá realizar una eventual exclusión o terminación anticipada de un proceso por encontrarse una relación desbalanceada de costo beneficio, al resultar poco significativa la afectación positiva de la integridad del patrimonio público y la relación costo-beneficio entre el trámite del proceso y del cobro coactivo frente al resarcimiento perseguido no resulte eficiente”*. Cabe resaltar que, en el ámbito jurídico, dicho artículo fue declarado INEXQUIBLE por la H. Corte Constitucional mediante sentencia C-090-22 del 24 de marzo de 2022, Magistrado ponente Dr. Antonio José Lizarazo Ocampo, En dicha sentencia se declararon inexecutable los artículos 124 a 148 del Decreto Ley 403 de 2020, por cuanto dice la Corte *“el presidente excedió las facultades legislativas que le fueron conferidas, regulando materias que no estaban dentro de sus facultades extraordinarias”*.

De acuerdo con lo anterior, la Contraloría no puede excluir ni mucho menos dar por terminada de manera anticipada la acción fiscal por existir un desbalance en el costo – beneficio, teniendo en cuenta que su respuesta se base en una norma inaplicable y contraria a la Ley. Ahora bien, con respecto al enunciado Hallazgo 3.1.1 Acción 3, el Sujeto de Control indica que, con base en el flujo de caja de 2024, a partir del mes de febrero se logró el punto de equilibrio del proyecto ZPP.

Sin embargo, de conformidad con el proyecto de ZPP el análisis financiero del acumulado del proyecto con corte a 30 de junio de 2024, demuestra que no se ha logrado que los ingresos cubran los gastos operacionales.

Con respecto a la información reportada por la Empresa en su respuesta al informe preliminar se visualiza una tabla con la relación de la información financiera del proyecto, correspondiente a los meses de enero a agosto de 2024. De lo anterior, el Ente de Control, evidenció que, en los meses de enero, marzo y julio de 2024, se presenta déficit.

Por lo expuesto y una vez analizados los argumentos presentados por la entidad en su respuesta, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

4. OTROS RESULTADOS

4.1. DERECHO DE PETICIÓN No. 735 DE 2024

En desarrollo de la Auditoría Financiera y de Gestión que actualmente se adelanta a la TTSA, se recibió, el Derecho de Petición No.735 de fecha 16 de abril de 2024, con radicado 1-2024-09481 allegado al ente de control con asunto: “*Uso indebido de la información privilegiada por parte del asesor del despacho dentro de la administración de la Alcaldesa de la localidad de Teusaquillo*” Por lo cual, al indagar sobre el particular, la Terminal dio respuesta mediante oficio radicado 2-2024-18585 del 4 de septiembre de 2024, la cual fue analizada y se concluye, así:

4.1.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento de las responsabilidades de la Terminal en su calidad de Operador y Administrador de las ZPP y Estacionamientos fuera de vía, por deficiencias en el control de los usuarios que toman numerosas reservas, con tiempos prolongados y para un gran número de vehículos y control del uso de los estacionamientos.

En desarrollo de la Auditoría Financiera y de Gestión que actualmente se adelanta a la TTSA, se recibió, el Derecho de Petición No.735 de fecha 16 de abril de 2024, con radicado 1-2024-09481 allegado al ente de control con asunto: “*Uso indebido de la información privilegiada por parte del asesor del despacho dentro de la administración de la Alcaldesa de la localidad de Teusaquillo*” y en el cual se indica que los informantes de la denuncia son ciudadanos con domicilio y residencia en esa localidad.

Ante la denuncia interpuesta y en ejercicio del control fiscal, se solicitó a la Terminal la información relacionada con el denunciado y las empresas REDPARKING.CO.y Grupo Capital de inversiones, recibiendo respuesta el día 6 de

septiembre de 2024 (radicado 20240110071261) donde manifiesta que no se tiene convenio o contrato permanente con el ciudadano y que la compañía registra reservas de estacionamiento, en el sistema de Zona de Parqueo Pago - ZPP.

Una vez revisada la información se tiene que la empresa REDPARKING los días 9 y 16 de marzo de 2024, reservó las ZPP por 15 horas en 14 celdas, cancelando un valor total de \$336.000.

Ahora bien, respecto de los parqueaderos administrados por la Terminal se tiene que la empresa Grupo Capital de inversiones, reservó el lote 12 de la localidad de Fontibón los días 20 de abril por 12 horas pagando \$72.000 para 6 vehículos y el parqueadero Simón Bolívar de Teusaquillo, los días 11 de abril, 10, 23 y 30 de julio, el 8 y 29 de agosto y el 3 de septiembre del presente año; con un tiempo de reserva por cada día de 12 horas, pagando en total \$7.452.000 para 640 vehículos.

De igual manera, en la respuesta dada por la TTSA se menciona que todo usuario que reserva, paga y hace uso de los Estacionamientos Fuera de Vía y las Zonas de Parqueo Pago, acepta un contrato que para los estacionamientos fuera de vía, se constituye un contrato de depósito, de conformidad con las disposiciones del Estatuto del Consumidor y para las Zonas de Parqueo Pago, el usuario se acoge a las condiciones establecidas en el contrato usuario-operador.

Dado lo anterior, es importante para el ente de control señalar, que si bien se obtiene una reserva de estacionamiento que se paga de manera anticipada, también lo es que el operador o administrador, según corresponde la calidad en la que actúa el Terminal para cada línea de negocio, tiene la responsabilidad de asegurar o garantizar que cualquier usuario no se extralimite en este USO. Sin embargo, de la misma respuesta, se copia *“A la fecha, se tiene que las reservas han sido realizadas en la localidad de Teusaquillo para eventos que concurren en el estadio “El Campín”, el*

Coliseo Movistar Arena y el Parque Simón Bolívar, en las siguientes Zonas de Parqueo Pago y Parqueaderos” lo que deja entrever que dichas reservas ameritan un control más acucioso a fin de proteger el uso del espacio público y estas zonas que fueron autorizadas por el Concejo de Bogotá, con fines de autosostenibilidad y generación de ingresos adicionales para el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad.

En este mismo sentido, la Contraloría de Bogotá confirmó a través de internet la existencia de la página web www.redparking.co con título “Reserve un cupo de parqueadero cercano” que ubica el mapa con las zonas de Bogotá y parqueaderos fuera de vía y en vía y se visualiza la caja de pregunta “¿A dónde vamos?”, al ingresar y sugerir una ubicación (Teusaquillo) se inicia un proceso de localización y solicita que el usuario se registre en el sitio, con sus datos: nombre, correo electrónico y teléfono.

En ese contexto, la Terminal es la única autorizada para administración, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de estacionamiento en vía o fuera de vía y debe ejercer el control respectivo para que empresas de naturaleza privada no usufructúen estos espacios de carácter público.

Es dable traer a colación, el artículo 82 de la Constitución Política que establece: *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”*.

Con lo anterior, se transgreden los principios fundamentales de la Función administrativa, artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, artículo 3° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, acogidos en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1952 de 2019, artículo 38 numerales 3, 16, 22 y 29.

Deficiencia en los controles y seguimientos a los registros de los usuarios que reservan los parqueaderos en horarios prolongados y de manera reiterada, como también falta de control en la verificación de quienes utilizan dichas reservas.

Materialización de riesgos en el uso de los estacionamientos autorizados por coadministración, subcontratación, extralimitación de terceros en los usos reservados.

Análisis de respuesta del sujeto de vigilancia y control fiscal

Una vez efectuado el análisis de la respuesta al Informe Preliminar, mediante oficio radicado TTSA No. 20240110079541 del 2 de octubre de 2024 y radicado en la Contraloría de Bogotá 1-2024-24551 del 3 de octubre de 2024, la Terminal presenta los siguientes argumentos:

- En su calidad de operador del proyecto de Estacionamiento en Vía deberá realizar el recaudo de la tasa de uso por el parqueo en vía, siguiendo la forma dispuesta dentro del Contrato Usuario.
- El Contrato Interadministrativo 2021-2470 no establece el incumplimiento de responsabilidades cuando los usuarios realizan reservas prolongadas y no obligan que se deba de llevar un control excluyente.
- El Contrato Usuario - Operador tampoco establece una limitante frente al tiempo en que un usuario podrá hacer uso de las celdas de parqueo del proyecto. Todo lo contrario, establece que el usuario deberá pagar por el tiempo en que haga uso de las celdas de parqueo, desde el inicio de la operación y hasta la finalización de la misma.

- La Terminal no tiene control alguno sobre lo publicado en páginas web de terceros.
- La mencionada empresa solicita reservas de cupos de estacionamientos en la cantidad que ésta considere necesario para sus clientes, informando a la Terminal únicamente las placas de los vehículos que van a ingresar a los cupos reservados ese día.
- RedParking no es el único cliente que ingresa al parqueadero ya que siempre garantizamos que continúe la operación regular por minutos.

De los argumentos presentados, es dable analizar que, si bien es cierto, no se puede limitar el tiempo de reserva, ni se puede establecer un control excluyente, ni se controla lo publicado en las páginas web por terceros, también es cierto, que el operador tiene una responsabilidad exclusiva frente al control de los parqueaderos y las ZPP y debe disponer de mecanismos que limiten el usufructo de los bienes públicos por parte de terceros; más en el caso de las ZPP, debe garantizar un beneficio social.

Si bien es cierto, no se materializan los riesgos de la operación de estos espacios, si es totalmente responsabilidad de la Terminal el cumplimiento de la cláusula 4. obligaciones específicas de la terminal: a) implementar, operar, administrar, explotar y controlar la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en los segmentos viales habilitados para tal fin. Así mismo, cumplir las funciones de administrador de los parqueaderos fuera de vía.

Analizados los argumentos dados en la respuesta presentada por la TTSA, los mismos no desvirtúan lo señalado por el Organismo de Control en el Informe Preliminar; razón por la cual, se configura un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria, se dará traslado a la Personería de Bogotá D.C. para lo de su competencia

y la entidad deberá incluir acciones en el plan de mejoramiento a suscribir, a fin de garantizar se elimine la causa de lo evidenciado.

4.2. DERECHO DE PETICIÓN No. 2168 de 2023

En relación con el derecho de petición No. DPC 2168-23 con fecha del veintidós de enero de 2023 y peticionado por la empresa CONSORCIO CMTT, con la finalidad de solicitar la investigación a presuntas irregularidades en los Contratos 114 y 125 del 2022. El documento en cuestión presenta una serie de observaciones y reclamos relacionados con el Contrato No. TT/114/2022, concerniente a la recuperación de las vías y áreas de la Terminal Salitre Fase 4 en Bogotá.

El texto se dirige a la TTSA y la Contraloría de Bogotá, haciendo referencia a la firma interventora INGECO SAS. El documento aborda principalmente el conflicto entre el contratista CONSORCIO CMTT y la Terminal, en relación con la supervisión y la interventoría del contrato.

El aspecto central del documento es la disputa sobre la supervisión del contrato:

1. La Terminal de Transporte afirma que no tenía responsabilidad directa en la supervisión del contrato TT-114-2022, indicando que la firma INGECO SAS fue la responsable como interventor.

2. El CONSORCIO CMTT contradice esta afirmación, proporcionando evidencia de que Fabián Hipólito Silva, director de Infraestructura de la Terminal, fue designado como supervisor en el contrato, lo cual se menciona en la cláusula décimo-octava del contrato. Además, señalan que el acta de inicio fue firmada por él y no por INGECO SAS.

Para el siguiente contrato se realizó la solicitud de la trazabilidad de las comunicaciones realizadas entre las partes, así mismo, se realizó la solicitud de los documentos relacionados a las prórrogas solicitadas por parte del contratista CONSORCIO CMTT, las cuales no fueron aceptadas por la Terminal de Transporte, de igual manera, la justificación por parte de la Terminal de Transporte y la respuesta de la interventoría. El día de 12 de septiembre fueron remitidos los documentos requeridos.

En virtud del comunicado del asunto, se le SOLICITA POR TERCERA VEZ FORMALMENTE Y EN DERECHO a la entidad TTSA sea allegado al CONSORCIO CMTT y se relacionen los catorce (14) comunicados a los que la Entidad hace referencia 14 comunicados diferentes. Con su respectiva fecha y soporte (oficio), como se solicitó mediante comunicado CMTT No. OF: TT-CO-114-2022-138, de esta forma verificar y argumentar las aseveraciones realizadas por el señor Fabián Hipólito Silva Leguizamón; Por lo anterior, se solicita sean allegados los catorce (14) comunicados diferentes a los cuales la Entidad hace referencia, y con los cuales la Entidad realiza la aseveración.

En virtud de lo anterior, la entidad en dos (2) solicitudes anteriores por parte del CONSORCIO CMTT OF: TT-CO-114-2022-138 y OF: TT-CO-114-2022-139, No ha presentado los catorce (14) comunicados a los que la Entidad hace referencia 14 comunicados diferentes. Con su respectiva fecha y soporte, ya que presuntamente obedecen a una falta grave a la verdad y buen nombre del CONSORCIO CMTT.

Se deja constancia que la TTSA en sus comunicados Radicado No. 20240540028791 2024-04-25 04:15:32, NO da respuesta ni presenta los 14 comunicados diferentes. Con su respectiva fecha y soporte. Por lo anterior se solicita en DERECHO DE PETICION sean allegados los 14 comunicados diferentes. Con su respectiva fecha y soporte incluyendo, *“CINP-BTA-034-0215- 8140 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2023”*.

Por lo anterior, en la presente auditoría no se configura ningún hallazgo, ya que el contrato se encuentra en proceso de liquidación, y será insumo para las próximas auditorías.

4.3. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL PMI

Producto del seguimiento a dos (2) acciones del plan de mejoramiento establecidas para el hallazgo 3.4.2.4.2 de la Auditoría Financiera y de Gestión Código 88 PAD 2023, se constituye un Beneficio de Control Fiscal Cuantitativo por valor de \$8.329.950 al acordar con el contratista el pago a favor de la Terminal del valor extraviado en las ZPP en la liquidación del contrato TT – 67 – 2022. Por lo cual se entregaron los correspondientes comprobantes de pago y se solicitaron los extractos bancarios respectivos, los cuales fueron allegados mediante el oficio radicado 20240110056061 del 25 de julio de 2024.

4.4. BENEFICIO DE CONTROL FISCAL CONTRATO TT-82-2023

En el Informe preliminar de la Auditoría Financiera y de Gestión Código 90 – PAD 2024, se estableció una *“Observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal por valor de \$3.302.507, porque la TTSA no realizó el descuento por ANS del contrato de Prestación de Servicios TT-82-2023, por la ausencia de personal en los meses de abril y mayo de 2024”*.

Esto debido a que, en el mes de abril de 2024, el contratista no contó con uno de los 4 operarios de medios electrónicos contratados en el componente humano del contrato. Mediante visita administrativa realizada el 30 de agosto de la presente anualidad a la Terminal, se cuestionó al sujeto de control sobre el tema, recibiendo como respuesta de la Entidad, que efectivamente el servicio no fue prestado porque la persona renunció y fue reemplazado temporalmente por un empleado del contratista

que no cumplía con los requisitos establecidos en los estudios previos; sin embargo, y a pesar de la ausencia, la Terminal realizó el pago de este componente sin realizar el descuento de ANS que ordena el contrato.

Mediante oficio No. 20240110079541 del 02 de octubre de 2024, la Terminal de Transporte, acepta que existía el incumplimiento parcial de las obligaciones contractuales por parte de la Unión Temporal, y que por dicha razón, adelantaron trámite de descuento por Acuerdos de Niveles de Servicio, adjuntando evidencias que soportan que dicho descuento ya fue realizado, por valor de \$4.255.808, de los cuales se toma como beneficio de control fiscal el valor de \$3.302.507 que corresponde al porcentaje de participación del Distrito en la TTSA.

5. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS DE AUDITORÍA

TIPO DE HALLAZGOS	CANTIDAD	VALOR (En pesos)	REFERENCIACIÓN
1. Administrativos	14	N.A	3.2.1.1. 3.2.1.2. 3.2.1.3. 3.4.1.2. 3.4.1.4. 3.4.2.1.1 3.4.2.2.1. 3.4.2.3.1. 3.4.2.3.2. 3.4.2.3.3. 3.4.2.4.1. 3.4.2.5.1. 3.5.1. 4.1.1.
2. Disciplinarios	10	N.A	3.2.1.1. 3.2.1.2. 3.2.1.3. 3.4.2.1.1. 3.4.2.3.1. 3.4.2.3.2. 3.4.2.4.1. 3.4.2.5.1. 3.5.1. 4.1.1.
3. Penales	0	N.A	N.A
4. Fiscales	5	\$ 119.039.479	3.2.1.2. 3.2.1.3. 3.4.2.1.1. 3.4.2.3.1. 3.4.2.5.1.

N.A: No aplica