

*“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los Cerros de Bogotá”*

31000 9871
22 de diciembre de 2005

Señor
LUIS EDUARDO GARZÓN
Alcalde Mayor de Bogotá
Carrera 8 No.10-65
Bogotá

Asunto: Control Fiscal de Advertencia por posible pérdida de recursos públicos provenientes del *“Factor de Calidad del Servicio”*

Respetado Señor Alcalde:

Como resultado de las Auditorías practicadas por la Contraloría de Bogotá durante el año 2005 a la Secretaria de Tránsito y Transportes, se inició proceso de Responsabilidad Fiscal por la suma de \$88.105, correspondiente a los recursos provenientes del *Factor de Calidad*¹ que las empresas de transporte público a noviembre 30 de 2005 han omitido depositar en el *“Fondo para el Mejoramiento de la Calidad”*, según lo establecido en el Decretos Distritales 115 y 259 de 2003.

De igual forma, este organismo de control fiscal, ha advertido en los informes sobre las irregularidades que en el recaudo se venían presentando y las implicaciones a nivel macro que afectan el desarrollo de la Política de Movilidad de la Ciudad Capital, así: *“Existe incumplimiento en la estrategia encaminada a la disminución progresiva de la sobreoferta del parque automotor de servicio público colectivo.”*²

Uno de los problemas del transporte público colectivo de pasajeros que aún persiste en Bogotá, LO CONSTITUYE LA SOBREOFERTA DE SERVICIO GENERADA POR EL EXCESO DE APROXIMADAMENTE OCHO MIL (8.000) VEHÍCULOS QUE REPRESENTAN EL CUARENTA (40%) POR CIENTO DE LOS 20.067 EN

¹ Fuente de pago para reposición de vehículos incorporada a la tarifa de transporte público que cancela el usuario, recaudan los transportadores y deben consignar semanalmente en una fiducia acreditada. (Decreto 115 de 2003)

² Capítulo de análisis Sectorial

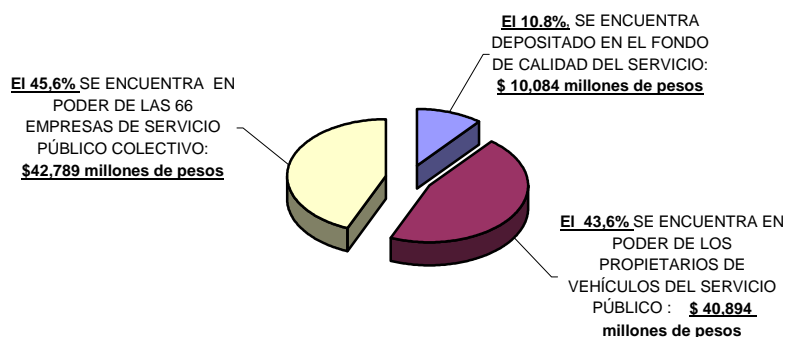
CIRCULACIÓN (buses, busetas y microbuses); que además de producir contaminación ambiental, congestiones y demoras en los tiempos de desplazamiento ocasionan un deterioro permanente y progresivo de la malla vial.

Como estrategia adicional a la chatarrización de vehículos por la entrada en operación del “*Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmilenio*”, para la disminución de la sobreoferta del parque automotor de transporte público, se dispuso la creación del “*Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio*”, destinado a recaudar los recursos necesarios para la compra de los vehículos que serán retirados de circulación, recursos éstos que provienen del “*Factor de Calidad del Servicio*” incorporado como componente adicional a la tarifa del transporte de servicio público urbano mediante el Decreto Distrital 259 de 2003.

La Contraloría de Bogotá, advierte con gran preocupación el persistente incumplimiento en la *estrategia pública de disminución progresiva de la sobreoferta de transporte público en la ciudad de Bogotá* y la consecuente pérdida del 90% de los \$ 98.412.9 millones de pesos que debían haberse recaudado noviembre de 2005, recibidos de los usuarios a través de sesenta y seis empresas de transporte público colectivo, correspondientes al “*Factor de Calidad del Servicio*”, que según los cálculos efectuados por la Subdirección de Análisis Sectorial de la Dirección de Infraestructura y Transporte Contraloría de Bogotá, presentan la siguiente situación:

1. *Existen \$44.876 millones de pesos, es decir el 45,6%, que las empresas transportadoras han informado haberlos depositado en sus cuentas de ahorro.*
2. *Otros \$43.319 millones de pesos, es decir, el 44%, tampoco han ingresado al Fondo, por lo que se presume podrían estar en poder de los propietarios de los buses que efectuaron el recaudo.*
3. *Solamente la suma de \$10.217 millones de pesos, es decir, el 10.4%, han sido entregados por 12 empresas al “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”, según se enfatiza en el siguiente gráfico:*

¿DONDE ESTÁN LOS \$93,767 MILLONES APORTADOS DE AGO 18/03 - OCT. 31/05 POR LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, PARA LA COMPRA DE 5.668 BUSES(EQUIVALENTE: 2237 BUSES + 3566 BUSETAS + 2198 MICROBUS) QUE POR SOBREFERTA DEBEN SALIR DEL SERVICIO?



Elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

Con fundamento en lo anterior, este organismo de control fiscal encuentra que la Política de Movilidad, orientada a disminuir la sobreoferta del parque automotor a través del “*Índice de reducción de la sobreoferta*” se encuentra en statu quo, por cuanto los recursos recaudados desde su implementación no han sido entregados por los transportadores al “*Fondo de la Calidad del Servicio*” para cumplir con la finalidad prevista.

Adicionalmente, se observa, que desde el inicio del recaudo del “*Factor de Calidad*”, hasta el noviembre 30 de 2005, solamente se han comprado doce buses y chatarrizado nueve, número significativamente bajo frente al volumen de vehículos que deberían haber salido de circulación, si la totalidad de estos recursos se hubiera recaudado oportunamente.

En síntesis, frente a los mencionados planteamientos, se observa:

1. Se presume de hecho, que los recursos provenientes del “*Factor de Calidad*” que corresponden a una porción de la tarifa del servicio público urbano de pasajeros, no deben ser apropiados indebidamente por los transportadores en su propio beneficio, ya que son dineros que tienen una destinación específica y por ende, es obligación de las empresas de transporte consignar al “*Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio*”, los **\$88.195 millones**³ que aún no han sido reintegrados y los que en un futuro se sigan causando, contrario sensu, se estaría generando un posible daño patrimonial al Distrito Capital.

³ Valor calculado a 31 de octubre de 2005

2. La Contraloría de Bogotá, no justifica razonable cómo después de haber transcurrido veintisiete (27) meses de haber entrado en vigencia el recaudo del “Factor de Calidad del Servicio”, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, no ha reglamentado de manera precisa y oportuna la operatividad del recaudo de acuerdo con los inconvenientes que con posterioridad al decreto 259 de 2003 se han venido presentado⁴, ni mucho menos iniciado las acciones⁵ para la recuperación de estos dineros junto con los rendimientos financieros causados.
3. Al cotejar la capacidad transportadora máxima vigente a julio de 2005, que asciende a 20.067 vehículos, frente a 18.600 vehículos correspondientes a la *capacidad real legal en circulación*, estarían disponibles para la compra y posterior chatarrización 1.467 vehículos, cifras que no coinciden con los 1.858 vehículos⁶ que aparecen activos en el Registro Distrital con más de 20 años de servicio. Como se observa, los recursos provenientes del “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio” serían insuficientes para dar de baja este número significativo de equipos adicionalmente a los que componen el “Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmilenio”.
4. Esta brecha entre la demanda y la oferta de vehículos a chatarrizar, debe ser controlada y regulada por la autoridad de transporte público del Distrito Capital, de manera inmediata, de tal forma que no se generen en la ciudad brotes especulativos con el precio de los vehículos que por agotamiento de su vida útil, deban salir del mercado.(...)”
5. De otra parte, la Contraloría advirtió en recientes visitas, sobre las irregularidades en los procesos de chatarrización por parte de la firma DIACO, que aún persisten y no han sido subsanadas.
6. Adicionalmente, preocupa las situaciones de hecho que puedan generarse por parte del gremio de los transportadores, quienes han hecho pública su intención de generar bloqueos o traumatismos viales, en perjuicio de la ciudadanía.

⁴ Artículo 1 Obligaciones de gestión de la Secretaria de Tránsito y Transportes de Bogotá, con el fin de garantizar el cumplimiento de los artículos 20 y siguientes del decreto Distrital 115 de 2003. Debe entre otros aspectos: 2. Adoptar las medidas necesarias para preservar la estabilidad y exigibilidad del recaudo del factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporó a la tarifa mediante el Decreto 259 de 2003, hasta cuando se hayan atendido la totalidad de las obligaciones que contraigan el Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio con cargo a tales recursos(...)” (subrayado fuera de texto)

⁵ Artículo 1 Obligaciones de gestión de la Secretaria de Tránsito y Transportes de Bogotá, con el fin de garantizar el cumplimiento de los artículos 20 y siguientes del decreto Distrital 115 de 2003. Debe entre otros aspectos: 1. “(...) sancionar pronta y eficazmente a todas y cada una de las empresas de transporte público colectivo que omitan o retarden el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que le conciernen de conformidad con el artículo 9º. Numeral 3 de la Ley 105 del 1993, y Artículo 46 literal e de la ley 336 de 1996, gestión que se obliga a adelantar en los términos y condiciones previstas en el presente decreto (...)”.

⁶ Cifra discriminada en 860 buses, 877 busetas y 121 microbuses

En razón de lo anterior, y dada la magnitud del monto recibido por los transportadores proveniente de los usuarios del transporte público colectivo de pasajeros que no han sido entregados al *“Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”* y los que se seguirán recaudando durante los próximos tres (3) años mientras la norma se encuentre vigente, la Contraloría de Bogotá le advierte sobre el potencial daño fiscal que se está generando semanalmente, con efectos graves sobre la Política de Movilidad en el Distrito Capital.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, le solicito dar respuesta a la Contraloría de Bogotá, en el término de diez (10) días hábiles, contados a partir del recibo de la presente comunicación, sobre lo siguiente:

1. Correctivos de carácter legal, técnico y administrativo a ser implementados por la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá, para garantizar la recuperación, efectiva, oportuna, y actualizada de los dineros pagados por los usuarios del transporte público colectivo a través de la tarifa de transporte, con destino al *“Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio”*.
2. Previsiones que adoptará la Administración Distrital frente a las sesenta y seis empresas transportadoras para evitar el aumento del daño patrimonial, derivado por la no entrega de los dineros recaudados a través del *“Factor de Calidad”*.
3. Acciones de carácter técnico legal y normativo tendientes a normalizar el proceso de chatarrización y garantía, que ante el déficit de demanda de vehículos para chatarrizar, no se presenten brotes especulativos con los vehículos que cumpliendo su vida útil, deban salir de circulación, de tal forma que, por esta circunstancia no se afecten de manera directa los recursos que para tal fin se depositen el *“Fondo para el Mejoramiento de la Calidad”*.

Este control de advertencia procede sin perjuicio de las demás acciones fiscales ya iniciadas y de aquellas que puedan derivarse del ejercicio del Control Fiscal previsto por la Constitución y la Ley.

Cordialmente,

ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA
Contralor de Bogotá, D.C.