

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los cerros de Bogotá***

31000-27 marzo 2007

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

Ref: Control Fiscal de Advertencia. ***“En los últimos tres años, la sobreoferta en el transporte público colectivo, en lugar de disminuir, aumentó”.***

Respetado Señor Alcalde:

En desarrollo del Informe Sectorial *“Aciertos y Desaciertos de la Política de Movilidad en Bogotá”*, en cumplimiento del PAE 2005 - 2006<sup>1</sup> y la actualización en el PAD 2007, elaborados por la Subdirección de Análisis Sectorial de la Dirección de Infraestructura y Transporte de la Contraloría de Bogotá, se logró determinar: **Que el “Índice de Reducción de la Sobreoferta”, que en agosto 19 de 2003 era de 8,001 vehículos de transporte público colectivo<sup>2</sup> (2,237 buses (+) 3,566 busetas (+) 2,198 micros) , a marzo de 2007 aumentó a 9,635 vehículos (2,821 buses (+) 3,563 busetas (+) 3,251 micros), tal como se explica a continuación:**

**I.- EL ÍNDICE DE REDUCCIÓN DE LA SOBREFERTA COMO ESTRATEGIA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO.**

---

<sup>1</sup> Plan anual de Estudios Sectoriales de la Contraloría de Bogotá.

<sup>2</sup> Comunicación de Ago. 19 de 2003 dirigida a las Empresas de Transporte en las que se les indica que deben reducir su Capacidad Transportadora tal y como se describe en el cuadro No. 1 del presente escrito.

Tal como en su oportunidad lo señalara la Corte Constitucional en Sentencia T-031 de 2002 <sup>3</sup>:

*“...4. Uno de los problemas que más afecta a las medianas y grandes ciudades es la congestión vehicular, pues el crecimiento descontrolado del parque automotor no sólo perjudica la actividad misma del transporte pues también irradia sus nocivas consecuencias sobre otras actividades cotidianas, terminando por trastocar las condiciones de vida de los habitantes... La congestión de vehículos particulares y de servicio público individual y colectivo tiene profundas implicaciones en la dinámica de las ciudades y en la vida de sus habitantes, pues incrementa los tiempos de desplazamiento entre los domicilios y los sitios de estudio y trabajo; aumenta los costos en tiempo y dinero del transporte particular y público; disminuye la productividad de las empresas; eleva los índices de contaminación ambiental ante la permanente e intensa emisión de gases tóxicos; afecta la tranquilidad y salubridad de los ciudadanos; incrementa la inseguridad, pues el caos generado constituye un espacio propicio para la proliferación de actividades delictivas, y en últimas, deteriora la calidad de vida de los pobladores urbanos... Ante unas implicaciones tan profundas es fácil advertir que la congestión vehicular se convierte en un factor de perturbación del orden público que impone el ejercicio de las atribuciones de las autoridades con el fin de eliminar o, al menos disminuir, sus consecuencias y rescatar así la calidad de vida de los ciudadanos...”*

## **1. ANTECEDENTES:**

A través de estudios técnicos desarrollados por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.<sup>4</sup>, se ha determinado que la ciudad posee una IMPORTANTE SOBREFERTA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, habiéndose identificado además que los vehículos que ofrecen el servicio en la ciudad no cumplen en todos los casos con las condiciones de seguridad, comodidad y acceso establecidas por la ley como esenciales para la prestación del mismo, cuya observancia debe garantizar la autoridad de tránsito.

**El artículo 22 de la ley 336 de 2001** (Estatuto general del Transporte), define “*Toda empresa operadora del servicio público de transporte, debe contar únicamente con la*

---

<sup>3</sup> A través de la cual se negaron las pretensiones de los accionantes dirigidas a atacar el decreto Distrital 621 de 2001, que restringía la circulación de vehículos de servicio público. M.P. Jaime Córdoba Triviño.

<sup>4</sup> Citados en el Decreto 115 de 2003 y Resolución 392 de 2003, estudios basados en aforos y registros efectuados por la STT, base para la fijación de la sobreoferta en Bogotá.

capacidad transportadora autorizada que sea necesaria para atender la prestación de los servicios que le hayan sido otorgados”.

De conformidad con el **decreto nacional 170 de 2001**: “la autoridad competente <sup>5</sup> podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”<sup>6</sup>. Según el **artículo 43 ibidem**, el parque automotor vinculado a una empresa no puede encontrarse en ningún caso por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima que le haya sido fijada <sup>7</sup>.

El Decreto 440 de 2001, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2001-2004 en concordancia con los mandatos legales establecidos en los artículos 3º numeral 1 literal c) de la Ley 105 de 1993 y 3º de la Ley 336 de 1996, estableció dentro de sus proyectos prioritarios, la implantación de tres nuevas troncales de transporte masivo (Américas, NQS y Avenida Suba) adicionales a la Caracas, Calle 80 y Autonorte y la reducción del parque de buses<sup>8</sup>.

En desarrollo del antecedente normativo, el Alcalde Mayor de Bogotá, mediante Decreto Distrital 115 de 2003 decretó: “**Medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte dándole prioridad a la utilización del transporte Masivo**”. En el Art., 2º se establecen restricciones en la circulación de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros (buses, busetas, microbuses), los cuales no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo de TransMilenio.

## 2.- LIQUIDACIÓN POR PARTE DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO DEL ÍNDICE DE REDUCCIÓN DE SOBREFERTA Y DETERMINACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE DEBEN SALIR DEL SERVICIO POR EXCESO DE OFERTA

---

<sup>5</sup> Artículo 10. del decreto 170 de 2001 firmado por el presidente de la República define quiénes son las autoridades de transporte, “En la Jurisdicción Nacional: El Ministerio de Transporte. En la Jurisdicción Distrital y Municipal: Los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.”

<sup>6</sup> Considerando 8 de la resolución 392 de Agosto 15 de 2003 “Por el cual se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación”.

<sup>7</sup> Considerando 9 de la resolución 392 de Agosto 15 de 2003 “Por el cual se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación”.

<sup>8</sup> Considerando 11 de la resolución 392 de Agosto 15 de 2003 “Por el cual se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación”.

El decreto 115 de 2003, define el **INDICE DE REDUCCIÓN DE LA SOBREOFERTA**, como la estrategia para reorganizar el transporte público colectivo de pasajeros, dirigido a mejorar la calidad del servicio, y consiste en el retiro de circulación y consecuente desintegración<sup>9</sup> que cada una de las 66 empresas de transporte debe hacer de los vehículos que superen su capacidad transportadora. Igualmente se establecen las condiciones y plazos para que cada empresa acredite dicho índice.

El artículo 2 de la Resolución 392 de 2003, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., en consideración a las necesidades de movilización de la ciudad y con base en los estudios adelantados por la Secretaría de Tránsito y Transporte, determina que los vehículos que deberán salir del servicio por exceso de oferta son los siguientes:

- Los vehículos que se encontraban operando, vinculados a una empresa de transporte público colectivo, que deban salir de circulación por reducción de la capacidad transportadora de la empresa.
- Los vehículos que aparecían en el Registro Distrital Automotor, que no contaran con tarjeta de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo.
- Los demás vehículos que estuvieran prestando el servicio de transporte público colectivo sin contar con la tarjeta de operación y que cumplieran con los requisitos y condiciones para ser adquiridos por parte del Fondo Para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

En desarrollo del artículo 3º Ídem, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá **determinó la cantidad inicial de buses, busetas y microbuses que conformaban la sobreoferta, así:**

Buses en sobreoferta.....	2.237
Busetas en sobreoferta.....	3.566
<u>Micros en sobreoferta.....</u>	<u>2.198</u>

---

<sup>9</sup> De acuerdo con la Resolución 520 de 2003, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, la única entidad desintegradora que se presentó para realizar el procedimiento de desintegración de los vehículos públicos en los términos de la resolución 1192 de 2000, cumpliendo con los requisitos dispuestos en el artículo séptimo de la misma Fue el grupo Siderúrgico-DIACO S.A..

## TOTAL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO EN SOBREFERTA.....8.001

Este índice fue liquidado en Agosto 19 de 2003 sobre un total de 19,210 vehículos, que en esa fecha se encontraban circulando y fue comunicado en esa fecha a las empresas transportadoras tal como se resume en el siguiente cuadro:

CUADRO NO. 1  
PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO COLECTIVO EN SOBREFERTA  
EN MARZO 20 DE 2007

Q	COD	EMPRESAS	CAPACIDAD TRANSPORTADORA 2005				Índice Buses a reducir	LIQUIDACIÓN ÍNDICE REDUCCIÓN SOBREFERTA COMUNICADO A LAS EMPRESAS EN AGO 19/03				
			Máxima Autorizada		Real Circulando	Diferencia		Cap. Transp. Real en Junio 30/03	Sep-Mar 2003	Abr- Ago 2004	Sep- Dic 2004	TOTAL
			Resolución	vehículos					14%	8%	7%	
			278/05									
1	9000	BARSA	278/05	194	216	22	55	191	27	15	13	55
2	9010	BUSES ROJOS	278/05	70	92	22	21	73	10	6	5	21
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	278/05	383	382	-1	113	391	53	33	27	113
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	278/05	378	395	17	124	429	57	34	33	124
5	9040	COONAL	278/05	622	721	99	199	686	96	55	48	199
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	278/05	201	218	17	65	224	31	20	14	65
7	9060	COPENAL	278/05	424	448	24	134	462	62	39	33	134
8	9065	COOTRANSABASTOS	278/05	108	107	-1	33		19	7	7	33
9	9070	COOTRANSNIZA	278/05	376	383	7	112	386	52	33	27	112
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	278/05	583	637	54	174	597	86	47	41	174
11	9090	COMNALMICROS	278/05	760	868	108	231	796	111	66	54	231
12	9100	COOTRAUNIDOS	278/05	235	245	10	73	252	33	20	20	73
13	9110	EXBOSA	278/05	227	276	49	73	251	33	20	20	73
14	9120	EVETRANS	278/05	259	263	4	82	262	41	21	20	82
15	9130	COONALCETECE	278/05	46	41	-5	14	49	7	6	1	14
16	9140	FLOTA USAQUEN	278/05	324	318	-6	93	320	45	27	21	93
17	9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	278/05	105	109	4	26	91	12	7	7	26
18	9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	278/05	257	257	0	68	235	34	20	14	68
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	278/05	254	274	20	80	275	39	21	20	80
20	9180	TRANS RÁPIDO PENNSILVANIA	278/05	760	772	12	220	760	107	60	53	220
21	9190	SIDAUTO	278/05	984	1061	77	322	1108	155	87	80	322
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	278/05	235	260	25	80	277	39	21	20	80
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	278/05	194	223	29	66	230	32	20	14	66
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	278/05	1073	1317	244	307	1060	147	86	74	307
25	9230	BUSES BLANCOS	278/05	672	685	13	210	724	97	60	53	210
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	278/05	267	297	30	87	298	41	26	20	87
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	278/05	461	470	9	139	481	65	40	34	139
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	278/05	912	1033	121	320	1104	154	87	79	320
29	9280	EXPRESUR	278/05	375	391	16	118	407	58	33	27	118
30	9315	LINEAS UNITURS	278/05	20	7	-13	4		4	0	0	4
31	9340	COOTRANSKENNEDY	278/05	507	523	16	147	507	73	40	34	147
32	9360	TRANSERVILUJO	278/05	52	51	-1	15		3	6	6	15
33	9420	SOTRANDES	278/05	577	648	71	189	653	89	53	47	189
34	9470	TRANSFONTIBON	278/05	583	599	16	175	604	87	47	41	175
35	9490	COOINTRACONDOR	278/05	395	477	82	131	452	64	34	33	131
36	9520	COOTRANS PENSILVANIA	278/05	1117	1153	36	358	1235	171	100	87	358
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	278/05	439	481	42	141	489	67	40	34	141
38	9570	COCEVES	278/05	84	92	8	26	92	12	7	7	26
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	278/05	381	390	9	112	387	52	33	27	112
40	9635	TRANSMODELO	278/05	69	67	-2	19	68	7	6	6	19
41	9640	UCOTRANS	278/05	50	51	1	16	55	4	6	6	16
42	9670	COOTRANSOCORRO	278/05	30	39	9	10	35	8	1	1	10
43	9700	COODILTRA	278/05	153	166	13	37	129	17	13	7	37
44	9710	UCOLBUS	278/05	323	359	36	104	359	51	27	26	104
45	9760	COOTRANSBOSA	278/05	130	133	3	8	27	6	1	1	8

46	9855	COOTRANSNORTE	278/05	121	136	15	34	118	20	7	7	34
47	9910	EXIMSA	278/05	111	108	-3	30		16	7	7	30
48	9940	TRANSCONFORT	278/05	254	273	19	66	226	32	20	14	66
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	278/05	84	122	38	29	102	13	8	8	29
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	278/05	210	255	45	66	228	32	20	14	66
51	9980	SOTRANSMIUR	278/05	78	83	5	8		6	1	1	8
52	9981	COOPZOBOSA	278/05	55	55	0	38	132	18	13	7	38
53	9982	COOTRAURES	278/05	67	73	6	21	69	8	7	6	21
54	9983	COTRANSUBA	278/05	73	86	13	25	84	11	7	7	25
55	9984	COOTRANSFONTIBON	278/05	36	32	-4	8	30	6	1	1	8
56	9985	COOTRAPAN	278/05	22	10	-12	3	8	1	1	1	3
57	9986	COOTRANSMOLINOS	278/05	64	34	-30	3	9	1	1	1	3
58	9987	COOTRANSBOGOTA	278/05	44	44	0	11		9	1	1	11
59	9988	TRANSANDINO	278/05	115	97	-18	30	104	16	7	7	30
60	9989	COOTRANSNORTE	278/05	57	64	7	13	46	6	6	1	13
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	278/05	69	76	7	11	38	5	3	3	11
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	278/05	56	57	1	18	63	6	6	6	18
63	9993	TRANSCALERO	278/05	39	37	-2	11	37	7	2	2	11
64	9994	TAMPA DC	278/05	101	97	-4	28	96	14	7	7	28
65	9996	COOTRANSFLORIDA	278/05	154	182	28	45	154	19	13	13	45
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCARD	278/05	141	151	10	39	135	19	13	7	39
<b>TOTALES</b>				<b>18600</b>	<b>20067</b>	<b>1467</b>	<b>5668</b>	<b>19210</b>	<b>2723</b>	<b>1582</b>	<b>1363</b>	<b>5668</b>

Fuente: Comunicación de Ago. 19/03, por parte de la Secretaría de Tránsito y Transportes del Índice de sobreoferta.  
Elaboró: Subdirección Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.

Para efectos de dar aplicación al índice de reducción de la sobreoferta, cada una de las 66 empresas de transporte público debía tener en cuenta las siguientes equivalencias de acuerdo con el tipo de vehículo a retirar<sup>10</sup>, pudiendo elegir el que fuera a postular ante la fiduciaria.

$$1 \text{ bus} = 0.8 \text{ busetas} = 0.3 \text{ microbuses}$$

### **3.- PLAZO CONCEDIDO POR LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO PARA QUE CADA UNA DE LAS 66 EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, INFORMARA Y POSTULARA LOS 8,001 VEHÍCULOS QUE POR REDUCCIÓN DE SOBREOFERTA, DEBÍAN SALIR DE CIRCULACIÓN.**

En el artículo 7º de la Resolución 392 de 2003 se define que la Secretaría de Tránsito y Transporte podría reliquidar el índice de reducción de la sobreoferta en cualquier momento, cuando se tuviera información que indicara que los supuestos sobre los cuales se liquidó variaron.

La misma norma estableció que las 66 empresas debían trazar un plan progresivo para el cumplimiento del índice de reducción de la sobreoferta, de manera que se pudiera verificar el cumplimiento progresivo dentro de los siguientes plazos:

<sup>10</sup> Artículo 6º de la resolución 392 de 2003.

<b>FASE I (2003 – 2004)</b>	
<b>% del índice</b>	<b>Certificación de cumplimiento</b>
2.5%	Septiembre 31
2.5%	Octubre 31
15%	Noviembre 31
20%	Diciembre 31
30%	Enero 31
30%	Febrero 31
<b>FASE II (2004)</b>	
<b>% del índice</b>	<b>Certificación de cumplimiento</b>
15%	Marzo 31
15%	Abril 31
15%	Mayo 31
15%	Junio 31
15%	Julio 31
25%	Agosto 31
<b>FASE III (2004)</b>	
<b>% del índice</b>	<b>Certificación de cumplimiento</b>
15%	Septiembre 31
15%	Octubre 31
15%	Noviembre 31
15%	Diciembre 31
15%	Enero 31
25%	Febrero 31

Este plan progresivo de implantación del “*Índice de Reducción de la Sobreoferta*”, debió ser enviado por las 66 empresas a la Secretaría de Tránsito y Transporte a más tardar el 5 de Septiembre de 2003, incluyendo como mínimo:

- Estrategia trazada para la consecución de los vehículos a postular ante las fiduciarias.
- Plazos que establecía la compañía para agotar los siguientes procesos: (i) identificación de vehículos del mercado a adquirir (ii) postulación de los vehículos ante las fiduciarias (iii) gestiones orientadas a facilitar el proceso de compra.

A febrero de de 2007, ninguna de las 66 empresas ha comunicado el plan progresivo de “*Índice de Reducción de la Sobreoferta*”, que debió ser enviado a más tardar el 5 de Septiembre de 2003.

AL NO HABER POSTULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE POR SOBREFERTA DEBÍAN SALIR DE OPERACIÓN; LOS RECURSOS RECAUDADOS POR CONCEPTO DEL “FACTOR DE CALIDAD” PERMANECEN OCIOSOS EN EL “FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO” Y LA POLÍTICA DE MOVILIDAD ENCAMINADA A REDUCIR LA SOBREFERTA SEGUIRÁ INMOVILIZADA.

En agosto 19 de 2003, la STT comunicó a cada una de las 66 empresas de transporte, que debían salir del servicio 8,001 vehículos, y que cada empresa, el 5 de septiembre de 2003 debía entregar el plan progresivo de postulación. Sin embargo, después de transcurridos 3 años y medio la Contraloría de Bogotá encuentra:

- Ninguna de las 66 empresas de transporte público ha postulado vehículos en sobreoferta para ser comprados con los recursos del “Factor de Calidad” y luego chatarrizarse.
- La sobreoferta sólo ha disminuido por la compra y chatarrización de 23 vehículos (20 micros y 3 busetas), comprados con recursos por un valor promedio de \$14 millones.
- La sobreoferta aumentó a 9,635 vehículos por incremento de 1,657 vehículos, a través de tutelas.

### **III.- HABIÉNDOSE CHATARRIZADO DURANTE 6 AÑOS 8,829 VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, ¿POR QUÉ LA SOBREFERTA EN LUGAR DE DISMINUIR HA AUMENTADO?**

Desde Diciembre de 2000 cuando se inició de manera organizada el proceso de Chatarrización<sup>11</sup>, los RESULTADOS SOBRE LA DISMINUCIÓN DE LA SOBREFERTA HAN SIDO NULOS, pues de 8.829 vehículos chatarrizados en 6 años (diciembre 2000- enero 31 de 2007), la situación es la siguiente:

- 3.247 vehículos que corresponden al 37% de los **chatarrizados, han regresado** al servicio público de pasajeros a través de la figura de la reposición (de bus viejo por bus nuevo), con efectos de modernización del parque automotor, pero **sin ningún efecto en la disminución de la sobreoferta.**

---

<sup>11</sup>La Chatarrización, que cumple un triple propósito: 1. Actualizar y modernizar el parque automotor de servicio público de pasajeros, ya sea: individual (taxis), colectivo (buses busetas) o masivo (buses articulados y alimentadores de TransMilenio). 2. Sacar de la oferta del servicio, aquellos vehículos que se encuentran en sobreoferta y que habiendo cumplido o no su vida útil deben salir del servicio, convirtiéndose estos en objeto de compra por parte del “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”. 3. Sacar del servicio público los vehículos que con tarjeta de operación vigente, salen de la oferta de servicio para ser repuestos por buses articulados y/o alimentadores del Sistema TransMilenio.



- El 63% restante, corresponde a 5.559 vehículos que fueron comprados para permitir la vinculación al Sistema TransMilenio de 1.020 buses articulados y 400 alimentadores que corresponden al proceso de REPOSICIÓN, lo cual **no incide ostensiblemente en la disminución de la sobreoferta.**
- 23 vehículos (20 micros, 3 busetas) que por un valor promedio de \$14 millones fueron comprados con recursos del “Factor de Calidad” ,**son los únicos que efectivamente DISMINUYEN LA SOBREFERTA.**

Para la Contraloría de Bogotá es claro que, muy a pesar de haberse determinado en agosto de 2003 que de un total 19,210 vehículos de Transporte público colectivo que se encontraban circulando a 30 de junio, **8,001 se encontraban en sobreoferta**, y de existir normas idóneas para reducir la sobreoferta, la administración distrital ha fracasado en su objetivo de disminuir esta sobreoferta.

En efecto, los hechos y las cifras, después de transcurridos 3 años y medio La Secretaría Distrital de la Movilidad (antes Secretaría de Tránsito y Transporte), ha permitido:

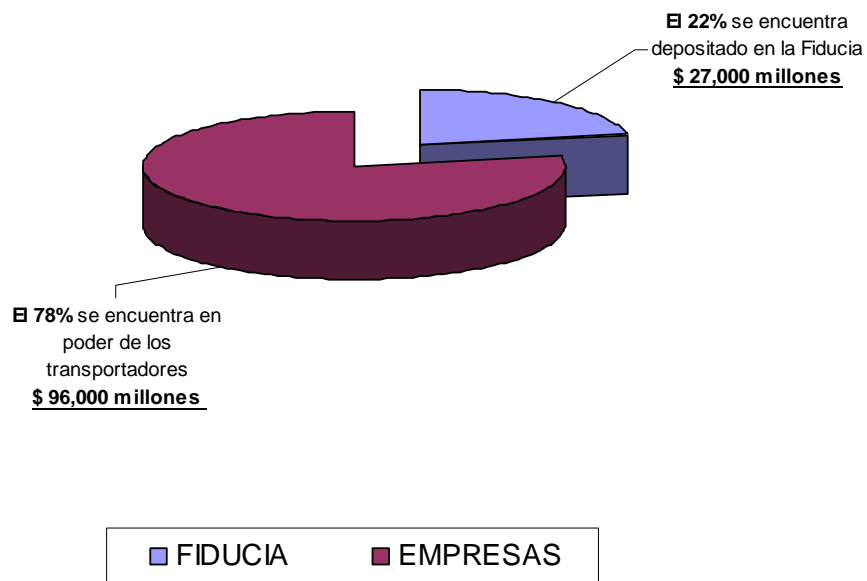
1. Que **las 66 empresas de manera sistemática no hayan postulado los 8,001 vehículos que por sobreoferta** deben salir de operación, para ser chatarrizados con los recursos del factor de calidad.
2. **Que no existiendo postulación de los 8,001 vehículos en sobreoferta**, el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio; **solo ha utilizado \$ 322 millones** de un total de \$31,888 millones (incluidos \$5,000 millones aportados por la S.T.T. en el 2003) para la compra de 23 vehículos (20 micros, 3 busetas) que voluntariamente fueron postulados por propietarios de vehículos.
3. Que 65 de 66 empresas de transporte público colectivo, de manera ilegal mantengan una sistemática negativa a entregar cerca de \$94,000 millones provenientes de los usuarios del transporte público colectivo con destino al fondo de chatarrización, sin haberse concretado las sanciones previstas en las normas jurídicas. Esta situación ha incidido notoriamente en que **la estrategia de política pública de movilidad encaminada a disminuir la sobreoferta en el transporte público colectivo se encuentre paralizada.**

4. **La convivencia del Sistema TransMilenio con la sobreoferta del transporte público tradicional**, está en contravía de las normas que regulan el tema. Esta situación ha venido siendo acomodada por la Autoridad Distrital del Transporte permitiendo que en los carriles mixtos paralelos a los exclusivos del Sistema Transmilenio, continúe circulando el transporte tradicional. Estos hechos, sumados al aumento en el precio del diesel, a la falta de un estudio que finalmente solucione los problemas de frecuencia en las horas pico, y a una gerencia que ha mostrado su incompetencia, son factores que **se constituyen en una problemática que AFECTA LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL SISTEMA TRANSMILENIO.**
5. A la fecha, la autoridad distrital del transporte **no ha reliquidado el “Índice de reducción de sobreoferta”**, que en agosto de 2003 era de 8,001 vehículos, y que tal como se observa en el cuadro No. 2; hoy es de 9,635 vehículos, contraviniendo la resolución 392 de 2003<sup>12</sup>.
6. Que los transportadores no han entregado cerca de \$96,000 millones que ilegalmente conservan en su poder, suma que constituye el denominado **factor de calidad**, componente técnico que forma parte de la tarifa del transporte, que han pagado los usuarios del servicio público colectivo, durante el periodo agosto de 2003- febrero de 2007, y que ha sido entregado a los transportadores, con destino a la compra de buses busetas y micros en sobreoferta, muy a pesar de las reiteradas advertencias de este ente de control tal y como se observa en el siguiente cuadro:

---

<sup>12</sup> “Artículo 7. reliquidación del índice de reducción de sobreoferta. El índice podrá ser reliquidado por la Secretaría de Tránsito y Transporte en cualquier momento, cuando tenga información que indique que los supuestos sobre los cuales fue liquidado han variado, o a solicitud de las empresas.....”

**¿DONDE ESTÁN LOS \$123 MILLONES RECIBIDOS DE LOS USUARIOS POR LAS 66 EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (Periodo: Agos/03-Feb./07) PARA LA COMPRA DE 8.001 VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO QUE SE ENCUENTRAN OPERANDO EN SOBREFERTA?**



Fuente Reporte Secretaría de la Movilidad

Elaboró: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura, Contraloría de Bogotá

7. La gestión adelantada por la STT, hoy Secretaría Distrital de la Movilidad, para la recuperación de estos recursos, sigue siendo ineficiente, pues a pesar de contar con los instrumentos legales; apenas se han iniciado procesos de investigación por los primeros cinco (5) meses de incumplimiento, de un total de cuarenta y tres (43) meses de recaudo; la proporción de sanciones en firme es nula, al punto de que a la fecha no se ha recaudado un solo peso de multas y no existe una sola empresa con sanción ejecutoriada, tal y como lo ha advertido la Contraloría Distrital en múltiples oportunidades a través de los informes, controles de advertencia y pronunciamientos.

Con fundamento en las anteriores alertas, este organismo de control fiscal le solicita informar sobre las acciones que adelantará la entidad responsable sobre las deficiencias señaladas en el presente informe, indicando el tiempo requerido para

implementar los correctivos necesarios, sin perjuicio de las que pueden derivarse del ejercicio de la acción fiscalizadora, conforme lo establece el artículo 5ª, numeral 8 del Acuerdo 24 de 2001. De no estar de acuerdo con las observaciones, indicar las razones, aportando las evidencias y demás pruebas en las que se apoye.

Dicha información deberá ser remitida a este Despacho a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibo de la presente.

Cordialmente,

**ÓSCAR GONZÁLEZ ARANA**  
**Contralor de Bogotá**

Elaboró: Alberto Martínez Morales, Subdirector Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte.  
Revisó: Mónica Certáin Palma – Directora de Infraestructura y Transporte.  
Dagoberto Correa Pili Subdirector Análisis Sectorial  
Víctor Briceño Abogado Equipo Auditoría Secretaría de Tránsito.

