

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

31000-07587
Marzo 20 de 2007

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

Ref: Control Fiscal de Advertencia. *“Después de octubre de 1993, cuando se congela en Bogotá el parque automotor de Taxis, la autoridad distrital de tránsito, posiblemente autorizó la tarjeta de operación a cerca de 14.941 Taxis que no formaban parte del inventario de vehículos taxis, congelado”.*

Respetado Señor Alcalde:

En desarrollo del Informe Sectorial *“Aciertos y Desaciertos de la Política de Movilidad en Bogotá”*, en cumplimiento del PAE 2005 - 2006¹ 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 en el Registro del Parque Automotor Distrital a 31 de diciembre de 2006, aparecen 51.416 taxis, de los cuales solamente 36.475 tenían tarjeta de operación vigente en octubre 13 de 1993, fecha a partir de la cual se suspendió de manera transitoria y luego definitiva el ingreso por incremento de taxis en Bogotá ².

La Ley 336 dispone que los Alcaldes podrán regular el ingreso de vehículos de transporte público por incremento.

El Decreto Nacional 172 de 2001, en su artículo 39 define:

*“La tarjeta de operación es el documento **ÚNICO** que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado (...)”* la negrilla fuera de texto.

¹ Plan anual de Estudios Sectoriales de la Contraloría de Bogotá.

² Con el Decreto Distrital 613 de 1993, se inicia la congelación de taxis en Bogotá a partir del 13 de octubre de 1993. Posteriormente mediante los decretos 716 de 1994, 944 de 1999, 1029 de 2000, 519 de 2003, 060 de 2005, se continúa con la congelación del incremento de taxis en Bogotá, hasta que finalmente el 19 de julio de 2006 mediante Decreto 260 se establece de manera indefinida la suspensión del ingreso de taxis por incremento.

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

Con anterioridad a la norma citada en el párrafo anterior, los Decretos Nacionales 493 de 1990³ y 1153 de 1998⁴ (Derogados), habían definido la Tarjeta de operación como el documento que acredita los vehículos taxi para prestar el servicio público de transporte bajo la regulación de la autoridad competente, de acuerdo con la respectiva habilitación y en áreas de operación autorizadas.

Es claro para la Contraloría de Bogotá, que con posterioridad al 13 de octubre de 1993, la autoridad Distrital de Tránsito y Transporte, de manera irregular permitió que ingresaran o permanecieran en el Registro Distrital Automotor (RDA) cerca de 14.941 taxis.

De los aproximadamente 44.000 taxis repuestos durante los primeros 9 años de operación de la concesión: “Servicios Especializados de Tránsito y Transporte-SETT”,⁵ **durante el periodo 1998-2006, se registró el ingreso de aproximadamente 4.000 taxis nuevos en reposición de 4.000 taxis viejos que no aparecen con tarjeta de operación vigente dentro del inventario de taxis congelados en octubre 13 de 1993.** Del análisis a la base de datos remitida por el SETT, este ente de control determinó que el ingreso de estos vehículos se basó en autorizaciones expedidas por funcionarios de la Secretaría de Tránsito, y 181 por orden judicial (tutelas).

De los 4.000 taxis, 1640 que ingresaron entre los años 1998 y 2003, aparecen registrados en el SETT con base en el concepto SJ11-03 de junio 10 de 2004⁶, expedido por la Secretaría de Tránsito. Téngase en cuenta que el ingreso se produce en los años 1998 a 2003 y el concepto es del año 2004.

El 11 de Octubre de 2006, la Contraloría de Bogotá denunció que en los patios de la Secretaría de Tránsito se hallaron 498 taxis que pese a aparecer como “*Chatarrizados*”, se encontraban circulando por la ciudad; y que de una muestra de 300 taxis que ingresaron (durante el periodo comprendido entre el 14 de diciembre de 2005 y 5 de abril de 2006) por reposición de 300 taxis viejos el certificado de chatarrización se hubiera expedido por los mismos 60 establecimientos que expidieron los 498 certificados de chatarrización con

³ Expedido por el Ministerio De Obras Públicas y Transporte. Artículo 25. La tarjeta de operación es el documento que acredita a los vehículos automotores **tipo taxi** para prestar el servicio público de transporte bajo la responsabilidad de una empresa de acuerdo con su respectiva licencia de funcionamiento y en áreas de operación autorizadas”.

⁴Por el cual se reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte en **Vehículos Taxi**. Artículo 33 firmado por el Presidente de la República y el Ministro de Transporte. “Tarjeta de Operación. Es el documento que acredita los **vehículos taxi** para prestar el servicio público de transporte bajo la regulación de la autoridad competente, de acuerdo con su respectiva habilitación y en áreas de operación autorizadas (...)”.

⁵ Contrato de Concesión 105 de 1997.

⁶

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

información falsa. Lo anterior genera un alto grado de incertidumbre sobre la chatarrización de los 44.000 taxis que aparecen como desintegrados durante el periodo 1998-2006.⁷

Para la Contraloría de Bogotá es claro:

1. Que por disposición legal la Tarjeta de Operación, es el documento único e idóneo que identifica un vehículo.
2. Que para 1993 cuando se congeló el parque automotor de taxis el Registro Distrital Automotor contaba con 36.475 taxis y a diciembre de 2006 aparecen 51.416 taxis.
3. Que lo anterior nos indica que existen 14.941 taxis que no figuran en el Registro Distrital Automotor antes del 13 de octubre de 1993 y que constituyen sobreoferta.
4. Que de estos 14.941 taxis que no figuran en el Registro Distrital Automotor durante el periodo 1998-2006, se expidieron 4.000 tarjetas de operación a 4.000 taxis. Esta vinculación de vehículos es ilegal, máxime cuando la norma se expidió precisamente para controlar el crecimiento de la sobreoferta de taxis en Bogotá.
5. Que los 11.941 taxis restantes aparecen registrados en las Bases de datos del SETT, obtuvieron tarjeta de operación pero no han solicitado reposición.
6. Que por el desorden en la entrega de la base de datos a la concesión SETT⁸, no se ha podido determinar, a cuántos taxis de los 14.941 les fue entregada la tarjeta de operación sin que formaran parte de los vehículos congelados, en el periodo comprendido entre octubre 13 de 1993 y marzo 17 de 1998. Esto sólo se podrá determinar en el momento en que se solicite la reposición con una tarjeta de operación que corresponda a un vehículo no registrado en el inventario de los congelados en octubre 13 de 1993.

⁷ Control de advertencia que se encuentra en seguimiento.

⁸ Marzo 18 de 1998, entra a operar el SETT.

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

Señor Alcalde, la Contraloría de Bogotá sigue insistiendo tal como lo ha manifestado en los controles de advertencia enviados a su despacho, que estas falencias ocurren básicamente porque la Administración Distrital, ha sido laxa en exigir el cumplimiento de las normas, de una parte y no ha reglamentado el proceso de desintegración física (chatarización) y reposición de taxis en Bogotá, de otra, a pesar de existir normas superiores que regulan los temas.

La ausencia de reglamentación del Decreto Distrital 519 de 2003, que facilita y estimula la ilegalidad del proceso de chatarrización y pone en duda la efectividad de la reposición por *“chatarización” ya advertido por la Contraloría de Bogotá*⁹ de los cerca de CUARENTA Y CUATRO MIL (44.000) taxis que han sido reemplazados en el SETT por otros nuevos a través de la reposición en los últimos 9 años¹⁰, y la falta de gestión de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría de la Movilidad, siguen poniendo en evidencia la inoperatividad y deficientes mecanismos de control en dicha entidad que dejan entrever que prácticas como éstas y otras que adicionalmente ha venido denunciando la Contraloría de Bogotá facilitan estas situaciones con enormes perjuicios para la ciudad.

La Contraloría de Bogotá reitera además la importancia de los operativos esporádicos que ha venido realizando la Policía, ya que en la medida en que estos se efectúen en forma regular permitirán la inmovilización, judicialización y posterior chatarrización de todos los vehículos de servicio público, que por esta práctica circulan de manera ilegal por la ciudad.

También es importante adoptar medidas conexas que garanticen el cumplimiento de la política de movilidad, entre las que se encuentran la implementación de la tarjeta electrónica de operación para vehículos de transporte individual (taxis), reglamentada por la Resolución 558 de junio de 2006,¹¹ que debió entrar en vigencia a partir del 1º. de junio de 2006, después de que ésta se prorrogó en varias ocasiones (primero mediante la Resolución 413

⁹ Control de Advertencia 31000-3731 enviado a su despacho el 11 de Octubre de 2006

¹⁰ Marzo 18 de 1998 (cuando se inicia la Concesión SETT) a agosto de 2006.

¹¹ Resolución 558 de junio 20 de 2005, por medio de la cual se prorroga el plazo de la Resolución 1346 de agosto 30 de 2004, **ARTÍCULO PRIMERO:** Prorrogar el plazo establecido en el artículo 1º de la Resolución 413 de 2003 y modificada por las Resoluciones 396 del 12 de mayo de 2004, 922 del 30 de agosto de 2004 y 1346 del 30 de mayo de 2004, el cual iniciará el 1º de junio de 2006, para la implementación de las tarjetas Electrónicas de Operación, en vehículos de transporte Individual de pasajeros **y su instalación se realizará gradualmente por empresas, en la medida en que se termine la vigencia de las tarjetas de operación.**

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

de 2003 y posteriormente, a través de las Resoluciones: 396 de mayo de 2004, 922 de agosto de 2004 y 1346 de agosto de 2004).

Igualmente es importante señalar, que la instalación de la tarjeta de operación electrónica, podría hacerse de manera masiva y no gradual, como estaba previsto en junio 1º de 2006, para corregir la ilegalidad de manera pronta y no en la medida en que se venza la tarjeta de operación o cartón vigente, lo que además facilitaría la acción de la policía de tránsito.

Creemos que con una eficiente reglamentación en la chatarrización de taxis, con la implementación masiva de la tarjeta electrónica de operación inmune a la clonación y con operativos periódicos por parte de la Policía de Tránsito, dotada de los instrumentos electrónicos necesarios, la Administración Distrital, en el corto plazo, podrá garantizar que el número de taxis existentes no exceda los 36.475 que tenían tarjeta de operación vigente en octubre 13 de 1993. Tales acciones requieren de autoridad, probidad, defensa del ordenamiento jurídico y del interés general, valores que han brillado por su ausencia en las actitudes que la antigua Secretaría de Tránsito y Transporte adoptó frente a este tema.

La actual sobreoferta de taxis que satura a la ciudad, sin lugar a dudas, ha sido consecuencia de los errores y la venalidad de las autoridades distritales competentes.

El señor Alcalde Mayor, tiene en sus manos los instrumentos jurídicos idóneos para resolver este tema, razón por la cual se espera su respuesta oportuna.

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 acciones que pueden derivarse del ejercicio de la acción fiscalizadora, conforme con lo establecido en el artículo 5ª, numeral 8 del Acuerdo 24 de 2001. De no estar de acuerdo con las observaciones, indicar las razones, mencionando las evidencias y demás pruebas en las que se apoye.

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

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

Copia. Secretaría de la Movilidad

Elaboró: Alberto Martínez Morales, Subdirector Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte.

Revisó: Mónica Certáin Palma – Directora de Infraestructura y Transporte.

Dagoberto Correa Pil, Subdirector de Fiscalización