



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

80000-

Doctor:

GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

Carrera 8ª No. 10 - 65

Bogotá, D.C.

ASUNTO: *Advertencia Fiscal por el riesgo de daño al patrimonio público, que eventualmente puede generarse por la no observancia de los cronogramas pactados para la fase de implementación de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.*

Respetado señor Alcalde Mayor:

De manera atenta, me permito poner en su conocimiento que la Contraloría de Bogotá D.C., en ejercicio de la función pública de control fiscal asignada en la Constitución Política y la Ley 42 de 1993, y conforme a los sistemas y principios que enmarcan la misma, ha venido adelantando a través de la Dirección Sector Movilidad, seguimiento a la implementación del Sistema Integrado de Transporte SITP.

Actuación con ocasión de la cual, se detectaron serias deficiencias que ameritan la toma inmediata de acciones efectivas por parte de la administración distrital tendientes a remediar los riesgos de afectación al patrimonio público, en cuantía indeterminada pero determinable, que en esta ocasión motivan al Órgano de Control Fiscal a la formulación de la presente Advertencia Fiscal. Falencias a las que haremos alusión en el acápite correspondiente del presente documento, no sin antes hacer referencia a los siguientes,



1. ANTECEDENTES

TRANSMILENIO S.A., fue constituida mediante el Acuerdo 04 de 1999, a partir del cual se le asignó la función de organizar, planear y controlar el Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros en el Distrito Capital.

De conformidad con el Decreto 309 de 2009, se estableció que el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, se implementaría por las siguientes fases:

FASES DEL SITP

FASE I:	Procesos de Selección Operadores de Transporte y SIRCI
FASE II:	Implementación del SITP Integración Operativa, Física, Virtual, del Medio de pago, Tarifaria
FASE III:	Operación 100% de las rutas Mejora de infraestructura y eficiencias
FASE IV:	Integración con el transporte férreo y con otros modos de transporte

Actualmente, está en desarrollo la fase II, correspondiente a la implementación del SITP, la cual según el precitado decreto su terminación estaba prevista para el **15 de octubre de 2011**, lo cual no fue así como quiera que la administración eliminó la señalada fecha de manera extemporánea por el decreto 535 del 29 noviembre de 2011.

1.1 IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.

Está definido que el inicio de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP se efectuará de acuerdo con el cronograma de implementación establecido en el Anexo No. 2 de la licitación pública LP-TM 04 de 2009; fecha que ha venido sufriendo modificaciones de acuerdo con el estado de avance de los diferentes componentes del sistema.

1.2 CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP

La implementación del SITP requiere de la coordinación de los siguientes componentes: **Plan de implementación Troncal y Alimentadora, Sistema**



Integral de Recaudo, Control e Información- SIRCI-, Implantación paraderos, Infraestructura, adquisición de predios para la adecuación de los patios garajes y divulgación y capacitación a usuarios.

Este proceso se debe llevar a cabo de manera gradual y armónica, lo que significa la puesta en marcha por grupos de rutas, que permitan mantener el control sobre la logística de la implementación y mitigar los impactos negativos que se puedan generar sobre los usuarios y la movilidad de la ciudad, garantizando el servicio a los mismos.

Para lo anterior se requiere un plan de implementación de rutas que considere los siguientes aspectos:

- Vinculación de flota usada y pedido de flota nueva
- Alistamiento de flota
- Chatarrización

Plan que se adelantará inicialmente para la implementación de la operación troncal y alimentadora y posteriormente para la zonal.

1.3 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN TRONCAL Y ALIMENTADOR

La implementación de la operación de los corredores de la Fase III se debe efectuar de manera gradual, es así como se tenía programado que en el mes de marzo de 2012 tendría lugar la iniciación de la operación con servicios troncales sobre los corredores Carrera 10 y Calle 26 y que se continuará en la medida que se avance en la entrega de las obras de infraestructura de la Calle 6ª, Carrera Séptima y Museo Nacional.

El cronograma ajustado definido es el siguiente:

CRONOGRAMA DE ENTRADA DE FLOTA TRONCAL

MES DE OPERACIÓN	Engativá - GMOVIL		Fontibón - COOBUS		San Cristóbal -		Usaquén -EXPRESS			TOTAL
	Articulado	Biarticulado	Articulado	Biarticulado	Articulado	Biarticulado	Articulado	Biarticulado	Padrón Dual	
1	5	9	5	9	10	16				60
2	7	3	6	3	10	6		6		37
3	6	3	7	3	10	5		2		36
5		9		9		17		2		41
6		9		9		16		6		40
12		8		8		14		6		35
19		10		10		19		5		58
20		9		9		17		7	12	49
TOTAL	18	60	18	60	30	110		40	20	356



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

Fuente. Transmilenio S.A. – Contratos de Concesión SITP.

CRONOGRAMA DE ENTRADA DE FLOTA ALIMENTACIÓN

MES DE OPERACIÓN	Engativá-GMOVIL		Fontibon-COOBUS		SanCristóbal-EXPRES		Usaquen-EXPRESS		TOTAL	
	50 pax	80 pax	50 pax	80 pax	50 pax	80 pax	50 pax	80 pax	50 pax	80 pax
2	4	3	6	7	2	11			12	21
3	4	4	7	7		21			11	32
5	17	18	12	19		31			29	68
12					9	61			9	61
19					4	7	9	40	13	47
TOTAL	25	25	25	33	15	131	9	40	74	229

Fuente. Transmilenio S.A. – Contratos de Concesión SITP.

Para la etapa de inicio de la fase de implementación Transmilenio programó la siguiente solicitud de flota, así:

FLOTA TRONCAL

CONCESIONARIO	ZONA		SOLICITUD FLOTA TRONCAL		FECHA VINCULACION DE LA FLOTA	FECHA SOLICITUD A PROVEEDOR	BIARTICULADOS	ARTICULADOS	TOTAL
Consortio Express	San Cristóbal y Usaquén	y	Inicial	14-sep-11	17-mar-12	12-dic-11	22	10	32
Consortio Express	San Cristóbal y Usaquén	y	Inicial	14-sep-11	19-may-12	12-dic-11	8	10	18
Consortio Express	San Cristóbal y Usaquén	y	Inicial	14-sep-11	16-jun-12	12-dic-11	7	10	17
Gmovil S.A.S	Engativá		Inicial	14-sep-11	17-mar-12	30-sep-11	9	5	14
Gmovil S.A.S	Engativá		Inicial	14-sep-11	19-may-12	30-sep-11	3	7	10
Gmovil S.A.S	Engativá		Inicial	14-sep-11	16-jun-12	30-sep-11	3	6	9
Coobus S.A.S.	Fontibón		Inicial	14-sep-11	17-mar-12	19-sep-11	9	5	14
Coobus S.A.S.	Fontibón		Inicial	14-sep-11	19-may-12	19-sep-11	3	6	9
Coobus S.A.S.	Fontibón		Inicial	14-sep-11	16-jun-12	19-sep-11	3	7	10
Coobus S.A.S.	Fontibón		Prórroga	3-feb-12	19-may-12	19-sep-11	12	11	23
Coobus S.A.S.	Fontibón		Prórroga	3-feb-12	16-jun-12	19-sep-11	3	7	10
							67	66	133

Fuente. Transmilenio s.a.

Como se observa, TRANSMILENIO S.A. solicitó la flota inicial a partir del 14 de septiembre de 2011, esto es, con seis (6) meses de anticipación como se pactó en la Cláusula 79 de los contratos de concesión; lo que significa, que la fecha de su vinculación debía tener lugar a partir del mes de marzo de 2012 con 46 vehículos de los 133 solicitados y destinados para el comienzo de la operación troncal de fase III, prevista para el nueve (9) de junio de la presente anualidad. No



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

obstante, según conoció esta Contraloría¹, a fecha solamente han sido puestos a disposición del concesionario SIRCI 14 buses.

Ahora bien, entre el 17 de marzo y el 17 de abril de 2012, se debe realizar el proceso de vinculación de la flota para que en este lapso tenga lugar el proceso de prueba, según lo establece la Cláusula 79 de los contratos de concesión, en los siguientes términos:

"CLAUSULA 79. VINCULACION DE LA FLOTA REQUERIDA PARA EL INICIO DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA. "EL CONCESIONARIO *se obliga a vincular con una anterioridad de 4 semanas anteriores a la Orden de Inicio de Operación por ruta, de acuerdo con el cronograma de implementación, la Flota total conformada por el número de vehículos usados y nuevos determinados en el Anexo 1 – Resumen ejecutivo del diseño operacional, la cual deberá cumplir con todos los requisitos para el inicio de la operación...."*

Llama la atención que el cronograma original contemplaba el inicio de la operación con 60 vehículos, que operarían en las zonas Engativá, Fontibón, San Cristóbal y Usaquén, sin embargo, según la solicitud de la Empresa fue de sólo 46 para el mes de marzo del año en curso, los 14 restantes corresponden a los que debía vincular el concesionario COOBUS S.A.S, quien debe operar en la Zona Fontibón.

Asimismo, se observa que la operación en todas las cuatro (4) zonas troncales no iniciaría el 9 de junio de acuerdo a lo programado, por cuanto no hay coherencia en los plazos para la vinculación, ni con lo acordado en los contratos, tal como lo muestra el siguiente cuadro, según el cual la Zona Fontibón tendría plazo hasta el 19 de junio:

ZONA	ENGATIVA		FONTIBÓN		SAN CRISTÓBAL		USAQUÉN		TOTAL BIART	TOTAL ART	TOTAL VEH
	BIART	ART	BIART	ART	BIART	ART	BIART	ART			
FECHA VINCULACION DE LA FLOTA											
17-mar-12	9	5			16	10	6		31	15	46
19-may-12	3	7	12	11	6	10	2		23	28	51
16-jun-12	3	6	3	7	5	10	2		13	23	36
Total general	15	18	15	18	27	30	10	0	67	66	133

Fuente: Transmilenio S.A. -

En cuanto a la flota de alimentación la primera solicitud fue realizada por TRANSMILENIO S.A. como a continuación se muestra:

¹ Visita Fiscal llevada a cabo el 28 de marzo de 2012, por la Dirección Sectorial de Movilidad.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

Concesionario	Zona	SOLICITUD FLOTA DE ALIMENTACIÓN	FECHA VINCULACIÓN DE LA FLOTA	FECHA SOLICITUD A PROVEEDOR	BUS 80	BUS 50	TOTAL
EXPRESS	San Cristóbal	1-dic-11	30-may-12	12-dic-11	11	2	13
EXPRESS	San Cristóbal	1-dic-11	30-jun-12	12-dic-11	21		21
G-MOVIL	Engativá	1-dic-11	30-may-12	15-dic-11	3	4	7
G-MOVIL	Engativá	1-dic-11	30-jun-12	15-dic-11	4	4	8
COOBUS	Fontibón	1-dic-11	30-may-12	2-dic-11	7	6	13
COOBUS	Fontibón	1-dic-11	30-jun-12	2-dic-11	7	7	14
					53	23	76

Fuente. Transmilenio S.A.

1.4 OBLIGACIONES EN MATERIA DE LA HABILITACIÓN DE LA FLOTA

El concesionario deberá durante la etapa preoperativa, dar cumplimiento de los requisitos de Habilitación, exigidos en el Decreto 3109 de 1997 y la Ley 1083 de 2006 para obtener por parte de la autoridad de transporte, la Habilitación requerida para operar dentro del Sistema Integrado de Transporte Público. Para ello deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Movilidad, la correspondiente Habilitación, cumpliendo con los requisitos y condiciones contenidos en el artículo 8º del Decreto 3109 de 1997; Habilitación que debe estar ejecutoriada como mínimo con dos (2) meses calendario antes del inicio de la operación.

1.5 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN ZONAL

Para la operación Zonal el cronograma es el siguiente:

CRONOGRAMA DE ENTRADA DE FLOTA ZONAL

MES	Bosa	Calle 80	Ciudad Bolívar	Engativá	Fontibón	Kennedy	Perdomo	San Cristóbal	Suba Centro	Suba Oriental	Tintal - Zona Franca	Usaquen	Usme	TOTAL
4	36	34	32	14	28	29	23	13	33			21	32	295
5	46	37	19	32	12	19	18	21	21			27	20	272
6	63	33	22	42	18	27	11	19	57	12	18	24	21	367
7	53	12	33	55	11	32	38	16	52	25	23	73	28	451
8	82	26	40	49	41	55		14	48	23	21	87	53	539
9	80	44	31	45	57	74	33	22	88	20		83	49	626
10	85	50	51	49	55	88	18	46	120	20	13	100	58	753
11	85	34	50	51	56	84	26	59	118	17	23	112	40	755
12	97	37	52	51	51	85	27	51	116	19	22	108	55	771
13	97	34	64	48	56	86	20	46	120		30	107	50	758
14	97	33	50	47	60	85	19	36	111	17	14	111	60	740
15	89	28	51	48	59	88	22	30	113	19	27	128	62	760
16	88	25	54	58	60	93	13	43	120	27	10	114	64	769
17	90	34	62	41	68	76	21	32	101	15	19	105	69	733
18	83	14	57	67	74	74	39	30	125	38		79	51	731
19	89		40		59	80	17	13	81	39		92	14	534
TOTAL	1260	473	708	695	775	1075	345	491	1424	291	220	1371	726	9854

Fuente. Transmilenio S.A.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

Para el componente zonal, el plan de implementación de rutas establece la incorporación gradual del Sistema en 16 meses, iniciando en el mes de julio de 2012, donde se vincularán a la operación del SITP las rutas diseñadas a cargo de los concesionarios.

La administración ha decidido que para la fase inicial se implementarán las siguientes 15 rutas zonales:

ETAPA INICIAL DE IMPLEMENTACION - RUTAS ZONALES

No.	CODIGO RUTA	FECHA DE INGRESO	OPERADOR	TIPO RUTA	ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO	FLOTA ORIGEN
1	A040802	31/07/2012	ESTE ES MI BUS	Auxiliar	Calle 80	Kennedy	19
2	A040008	31/07/2012	ESTE ES MI BUS	Auxiliar	Calle 80	Neutra	34
3	A041001	31/07/2012	ESTE ES MI BUS	Auxiliar	Calle 80	Perdomo	18
4	A050001	31/07/2012	GMÓVIL	Auxiliar	Engativá	Neutra	21
5	A030004	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Neutra	29
6	A030401	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Calle 80	9
7	A030005	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Neutra	33
8	A031204	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Usme	21
9	A030006	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Neutra	12
10	A030007	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Neutra	32
11	A041204	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Usme	Calle 80	21
12	A030009	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Suba Centro	Neutra	37
13	A100002	31/07/2012	EGOBUS	Auxiliar	Perdomo	Neutra	23
14	A080010	31/07/2012	MASIVO CAPITAL	Auxiliar	Kennedy	Neutra	24
15	A080012	31/07/2012	MASIVO CAPITAL	Auxiliar	Kennedy	Neutra	24
							357

Fuente. Transmilenio S.A.



Para lo cual, se solicitó la siguiente flota a vincular a partir del 30 de julio, así:

Concesionario	Zona	SOLICITUD	FECHA VINCULACION DE LA FLOTA	MICROS	BUSETA	BUSETON	PADRON	TOTAL
				19	40	50	80	
ETIB	BOSA	30-ene-12	30-jul-12	22				22
ESTE ES MI BUS	CALLE 80	30-ene-12	30-jul-12		16			16
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	30-ene-12	30-jul-12			32		32
G-MOVIL	ENGATIVA	30-ene-12	30-jul-12			15		15
COOBUS	FONTIBON	30-ene-12	30-jul-12			28		28
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	30-ene-12	30-jul-12			14		14
EOBUS	PERDOMO	30-ene-12	30-jul-12			23		23
EXPRESS	SAN CRISTOBAL	3-feb-11	30-jul-12			13		13
EOBUS	SUBA CENTRO	30-ene-12	30-jul-12			33		33
EXPRESS	USAQUEN	3-feb-11	30-jul-12			12	9	21
TRANZIT	USME	30-ene-12	30-jul-12			32		32
	TINTAL			22	16	202	9	249

Fuente. Transmilenio S.a.

1.6 SISTEMA INTEGRAL DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN-SIRCI

Actualmente, conforme al cronograma establecido en el Anexo No. 3 del contrato 001 de 2011, suscrito con la sociedad comercial **Recaudo Bogotá S. A. S.**, con fecha 24 de febrero de 2012 se suscribió el contrato de fiducia con la **FIDUCIARIA DE OCCIDENTE**, cumpliendo de esta manera con los términos establecidos en el Otrosí No. 2 del contrato primeramente citado y en observancia a lo previsto en el Otrosí No. 3 del mismo instrumento de gestión, se tenía definido que el **27 de marzo** de 2012 era la fecha máxima para la aprobación de toda la documentación que soporte el **cierre financiero**; fecha en la que sólo tuvo lugar la radicación de la misma.

1.7 IMPLANTACIÓN PARADEROS DEL SITP

El Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, está diseñado para ser implementado en forma gradual, de acuerdo con lo programado en la primera etapa de la fase III que se adelantará durante los primeros cuatro (4) meses, iniciando el 31 de julio de 2012, esta etapa contará con la entrada en operación de 15 rutas zonales a cargo de cuatro (4) operadores, para lo cual se tiene prevista la instalación de 307 módulos de paraderos con las respectivas señales informativas.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

2. FALENCIAS DETECTADAS QUE AMERITAN LA FORMULACIÓN DE LA PRESENTE ADVERTENCIA FISCAL.

2.1 Flota Troncal: Tal como se observó en los cronogramas, empresa TRANSMILENIO S.A., estableció un ingreso inicial de una flota de 60 vehículos para las zonas con **Operación Troncal**; no obstante, se evidenció que el ente gestor le concedió una prórroga por el término de dos (2) meses al Concesionario **COOBUS S.A.S**, operador de la Zona 3 Fontibón, para la entrada en operación de su flota troncal. Lo que indica que no cuenta con la disponibilidad de todos los buses para dar cumplimiento con el protocolo de articulación entre los concesionarios de operación TRONCAL (GMOVIL, CONSORCIO EXPRESS Y COOBUS) y el SIRCI.

2.2 Instalación de los dispositivos de control e información: Para la entrada en Operación Troncal el 9 de junio de 2012, los buses requieren que a partir del 17 de marzo se realice la entrega de los mismos a la sociedad comercial Recaudo Bogotá S.A.S., con el fin de realizar entre otras las siguientes actividades: a) instalación de los equipos y dispositivos a bordo, b) verificar la inexistencia de deficiencias de infraestructura de los buses y c) Revisión final de los dispositivos instalados a bordo, en cumplimiento de los protocolos establecidos. Lo anterior, en atención a que el 9 de mayo deben iniciar los recorridos de prueba y suscribir el acta de verificación como constancia de aceptación de funcionamiento de los dispositivos instalados.

En la visita fiscal llevada a cabo por esta contraloría el 28 de marzo de 2012, se estableció que *"los concesionarios de Operación Troncal GMOVIL y CONSORCIO EXPRESS, informaron que han puesto a disposición del concesionario SIRCI las primeras 14 unidades para proceder a la instalación de los equipos de acuerdo con un cronograma de instalación que está siendo acordado entre los operadores de transporte y el SIRCI.*

Así mismo, se informa a la contraloría que los restantes buses se encuentran en proceso de alistamiento y transporte hasta los patios de operación, estos buses, de acuerdo con los compromisos contractuales cuentan con cuatro semanas para vincularse a partir del 17 de marzo, es decir, deberán estar disponibles a partir del 17 de abril."

Lo anterior, no es concordante con los cronogramas y la Cláusula 74 de los contratos de operación troncal que establecen que la orden de inicio de operaciones debe ser cuatro (4) semanas después de la vinculación. Así las



cosas, tal hecho debe tener lugar el 17 de abril, sin embargo, según acta de visita fiscal realizada el día 28 de marzo de 2012 *"la entidad comunicó a esta Contraloría que será el 9 de junio para la fase III. Para el componente zonal 9 de julio de 2012. Lo anterior, no se ajusta a lo que se dispuso en los cronogramas anexo 2 y lo acordado en los contratos"*.

Igualmente en esta visita fiscal la administración manifiesta que, la Sociedad Recaudo Bogotá S.A.S., radicó el día 27 de marzo la información como requisito soporte para el cumplimiento del cierre financiero en TRASMILENIO S.A.

Situación esta que desatiende lo establecido en el Otrosí No. 3 al contrato donde determinó que esta información debió presentarse a TRANSMILENIO S.A., 20 días antes a la fecha de vencimiento.

Razón por la cual resulta preocupante que estos incumplimientos incidan o retarden el inicio de la operación del SITP.

2.3 Implantación de los paraderos del SITP: Son los puntos localizados sobre los paraderos de tráfico mixto que se utilizarán para la operación no troncal, como puntos únicos autorizados para recoger y dejar pasajeros.

Este ente de control tuvo la oportunidad de constatar que en razón al atraso que presenta el componente de Implantación de Paraderos para el primer grupo de rutas zonales, la administración en agosto de 2011 junto con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, adelantaron un proceso licitatorio con el objeto de *"Fabricación, suministro, instalación y mantenimiento de los paraderos y señalética del Sistema Integrado de Transporte SITP"*; proceso que fue declarado desierto a finales del año de 2011.

La situación evidenciada sobre el atraso de este componente ya había sido detectada por la administración, con respecto a lo cual manifestó: *"considerando que los tiempos para la realización de los procesos de estructuración, contratación e inicio de la fabricación y suministro de los módulos nuevos que requiere el SITP sobrepasan el tiempo estimado para el inicio de la etapa de implementación inicial, se hace necesario la búsqueda de un mecanismo alternativo que permita implantar la mínima infraestructura de paraderos para la etapa de implementación inicial..."*

Lo anterior, demuestra deficiencias en la planeación, toda vez que a la fecha de la presente advertencia fiscal no se ha adelantado el proceso contractual



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

tendiente a la fabricación, suministro, instalación y mantenimiento de los paraderos y señalética del Sistema Integrado de Transporte-SITP. Tal situación genera un riesgo en la socialización, divulgación y conocimiento de la ciudadanía para la utilización del servicio que presta el sistema.

2.4 Infraestructura troncal: En visita fiscal adelantada el 23 de marzo de 2012, por esta Contraloría al Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, se corroboró que el cronograma de entrega de las obras correspondientes a la fase III de Transmilenio S.A. es el siguiente:

"La Fase III de Transmilenio está dividida en 5 grupos:

- **Grupo No 1**, la etapa de construcción se encuentra terminada y actualmente se encuentra en la etapa de mantenimiento.
- **Grupo No 2**, la etapa de construcción para el funcionamiento de sistema Transmilenio se encuentra terminado esta pendiente la adecuación del carril mixto por la calle 6ª en el interconector vial de la Carrera 10ª sentido oriente occidente.
- **Grupo No 3**, se encuentra en etapa de construcción y esta dividido de la siguiente manera:
 1. Cra. 10 Tramo No 4 comprende desde la Calle 7ª hasta la calle 26 lleva un avance del 96.5% y su fecha programada esta para el 22 de mayo de 2012.
 2. Cra. 10 Tramo No 5 comprende desde la calle 26 hasta calle 34 presenta un avance del 45% y su fecha programada esta para el 30 de octubre de 2012.
 3. Calle 26 Tramo No 5 comprende desde la Cra 19 hasta la Cra 13ª presenta un avance del 94% y su fecha programada esta para el 15 de junio de 2012.
 4. Calle 26 Tramo No 6 comprende desde la Cra 13 hasta Cra 3 y desde la Calle 26 hasta la Calle 19 por la carrera 3, lleva un avance del 84.23% y su fecha programada esta para el 23 de agosto de 2012.

La fecha de entrega contractual del Grupo No 3 esta para el 30 de octubre de 2012.

Sin embargo, se aclara que el tramo No 5 del corredor de la Cra 10 y el tramo No 6 del corredor de la calle 26, se prevé que su terminación se extienda hasta el primer trimestre del año 2013 debido a la implementación de planes de manejo de tráfico de alto impacto.



- **Grupo No 4**, la etapa de construcción para el funcionamiento de sistema Transmilenio se encuentra terminado, se encuentra en etapa de recibo por parte de la Interventoría.
- **Grupo No 5**, la etapa de construcción para el funcionamiento de sistema Transmilenio se encuentra terminado para iniciar etapa de recibo por parte del IDU, se encuentra pendiente la construcción de edificaciones administrativas en el patio portal.

De acuerdo con este cronograma, se observa que el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU aún no cuenta con la totalidad de la infraestructura troncal para la entrada en operación de la fase III, lo que prevé entregas parciales e implica el inicio de la operación troncal sólo por tramos, además, no se ajusta a las fechas establecidas en los cronogramas antes presentados, situación esta que llama la atención, toda vez que sin la infraestructura debidamente terminada muy seguramente el sistema no podrá entrar a funcionar de manera integral.

Es importante señalar que para la operación troncal correspondiente a la zona Usaquén que debe operar por la Carrera Séptima, inicialmente en el año 2007 se realizaron los estudios de lo que sería la tercera fase del sistema TRANSMILENIO, en donde se contemplaban las carreras 10 y 7, así como la Calle 26.

Sin embargo, la Administración Distrital del momento licitó sólo para las obras de la carrera 10 y la calle 26. Para la Carrera 7, se modificó dicha licitación y posteriormente se contrató su construcción; **contrato que actualmente se encuentra suspendido**, aspecto éste que pone en riesgo la entrada en operación del sistema en lo que respecta a la Zona de Usaquén.

2.5 Adquisición de predios para la adecuación de los patios garajes: Como componente de la operación Zonal, a la fecha de esta Advertencia, de la totalidad de los predios necesarios para el inicio de la operación se requieren catorce (14) predios, de los cuales no todos cuentan con el aval exigido. Situación ésta, que afecta la entrada en operación zonal, por cuanto no se contaría con los servicios complementarios, conforme a lo establecido en los contratos de concesión.

2.6 Capacitación a los usuarios: Analizada la información suministrada a la Contraloría en visita fiscal adelantada el 28 de marzo de 2012, se evidencian serias deficiencias en materia de socialización y divulgación del proyecto hacia



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

la comunidad, en atención a que los procesos licitatorios para la implementación de la estrategia de comunicaciones a la fecha se encuentran en curso y por lo mismo, aún no han sido adjudicados y su cuantía aproximadamente asciende a **CATORCE MIL MILLONES DE PESOS (\$14.000.000)M/CTE.**

A pesar que la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., han adelantado algunas acciones tendientes a la divulgación del proyecto SITP y su funcionamiento, se tiene que aún no se ha logrado hacer extensivo el conocimiento del sistema a todos sus potenciales usuarios, dado que no se ha difundido cuáles son las zonas en que está distribuida la ciudad, la ubicación de los paraderos, la tarifa y la aplicación de la misma por recorridos, entre otros.

3. CONCLUSIONES

Como colofón de la situación fáctica y jurídica anteriormente descrita, se tiene que el SITP, inició su proceso de planeación desde el año 2006 y se ha venido realizando por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en lo ordenado en el Plan Maestro de Movilidad; en razón de lo cual, no es de recibo para esta Contraloría que a la fecha se sigan presentando modificaciones en el desarrollo del proyecto, que han implicado continuos cambios de las condiciones y los tiempos contractualmente pactados.

Lo anterior, máxime cuando a la fecha la administración distrital ha ejecutado recursos en los procesos de planeación e implementación del sistema, en cuantía de **VEINTIÚN MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS SIETE MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y UN PESOS (\$21.887.907.391)M/CTE.,** a lo cual ha de agregarse lo erogado por **TRANSMILENIO S.A.,** esto es, **MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS VEINTICINCO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SIETE PESOS (\$1.249.725.487),** para un total de **VEINTITRÉS MIL CIENTO TREINTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS TREINTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS (\$23. 137.632. 878),** conforme lo muestra el siguiente cuadro:



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

Tipo de Contrato	Valor Comprometido	Valor Ejecutado
Contratos de consultoría (Estudios e Interventorías)	\$ 17.070.704.829	\$ 15.827.949.291
Contratos para la culminación de la estructuración del proyecto y Gerencia	\$ 3.615.927.468	\$ 3.615.927.468
Contratos de prestación de servicios otras actividades	\$ 841.678.585	\$ 841.678.585
Acuerdos de asociación	\$ 3.622.000.000	\$ 1.602.352.047
Inversión TRANSMILENIO S.A.		\$1.249.725.487
Total	\$ 25.150.310.882	\$23. 137.632. 878

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

No debe perderse de vista, que tratándose de un sistema integrado como en efecto lo es el SITP, exige que todos y cada uno de los componentes que lo conforman tengan lugar de manera coordinada y articulada, en atención a que todo tipo de incumplimiento o retardo implicaría necesariamente que el sistema no opere en las condiciones previstas, con lo cual se aboca a la administración a la toma de decisiones y medidas improvisadas, con los riesgos jurídicos asociados a los incumplimientos y la eventual causación de daño al patrimonio público distrital, en cuantía que a la fecha si bien es indeterminada, en el momento de ocurrir los mismos sería ciertamente determinable.

Es de conocimiento público que una de las problemáticas que afronta la ciudad, es el creciente fenómeno de la ilegalidad del servicio de transporte, lo cual es atribuible a que no se cuenta con la cobertura del 100% de la demanda del mismo, entre otras; situación esta que históricamente ha venido siendo aprovechada por los llamados transportadores ilegales.

La Secretaría Distrital de Movilidad, según consta en el acta de visita fiscal llevada acabo el pasado 9 de abril informa que a la fecha la aludida problemática se contrarresta con dos (2) tipos de medidas, cuales son: operativos de control y



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

modificación y extensión de rutas, se espera que con la puesta en funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, se erradique dicha práctica, como quiera que garantizará el 100% de cobertura, mayor calidad, seguridad y mejores condiciones de acceso, conectividad y tarifas competitivas.

No obstante las expectativas que tiene la administración sobre los beneficios que traerá la nueva organización del transporte público en la ciudad, es preciso advertir que la entrada en operación del SITP, por sí sola no garantiza que se ponga fin a la ilegalidad de otros medios de transporte.

Razón por la cual, es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, el ejercicio de un control efectivo tendiente a dar solución a dicho fenómeno, como cabeza de la política pública de la movilidad en la ciudad y autoridad de tránsito y transporte que es, con todo lo que ello comporta.

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, este organismo de control pone en su conocimiento para los fines pertinentes los hechos comunicados, sin perjuicio de las acciones que puedan derivarse del ejercicio de nuestra acción fiscalizadora, conforme lo establece el artículo 5º Numeral 8º del Acuerdo 361 de 2009. De no estar de acuerdo con las observaciones, indicar las razones mencionando las evidencias y demás pruebas en las que se apoye.

De manera respetuosa solicito al señor Alcalde Mayor que dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibo de la presente comunicación, se sirva informar a este organismo de control fiscal sobre las acciones que adoptará su Despacho, a efecto de:

1. Asegurar el cumplimiento e implementación del Sistema Integrado de Transporte Público en los términos y cronogramas previstos por la administración distrital.
2. Solucionar las situaciones irregulares objeto de la presente advertencia fiscal relativas a: plan de implementación de la flota troncal y alimentadora, SIRCI, implantación paraderos, infraestructura, adquisición de predios para adecuación patio garajes y capacitación a usuarios.
3. Atender los eventuales impactos económicos y sociales que puedan causarse.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ D.C.




"Por un control fiscal efectivo y transparente"

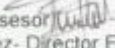

4. Dar solución a la problemática que presenta la troncal de la Carrera Séptima para el desarrollo del proyecto SITP, en la forma y condiciones previstas en el contrato de concesión suscrito con el Consorcio Express.
5. Prevenir los eventuales incumplimientos en la incorporación gradual del SITP.
6. Contrarrestar la competencia ilegal en la operación de Sistema Integrado de Transporte Público.

Cordialmente,

DIEGO ARDILA MEDINA
Contralor de Bogotá D.C.

Proyectó: Dagoberto Correa 

Revisión Técnica: Álvaro Acevedo Leguizamón- Director Técnico Sector Movilidad 
Clemencia Giraldo Gutiérrez-Subdirectora de Movilidad 
Luis Alejandro Bareño Bareño, Subdirector de Infraestructura 

Revisión y Ajustes: Ana Benilda Ramirez Bonilla, Asesor 
Omar Eduardo Romero Gutiérrez- Director Economía y Finanzas (E) 

Aprobó: Ligia Inés Botero Mejía, Contralor Auxiliar 