



“Por un control fiscal efectivo y transparente”

80000 -

Doctor.

GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO

Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.

Carrera 8ª No. 10 – 65

Código Postal 111711

Bogotá, D.C.

ASUNTO: *Ejercicio de la Función de Advertencia, en razón a las falencias que de manera recurrente presentó el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, durante el primer año de su implementación y el inminente riesgo de afectación de los intereses patrimoniales del Tesoro Distrital, en cuantía indeterminada pero determinable, en consideración a que al Distrito Capital tuvo que asumir el pago de aproximadamente \$180.270 millones, es decir, el 76% de los costos de operación del Sistema, con el fin de cumplir las obligaciones contractuales pactadas con los agentes del Sistema; situación que no resulta comprensible, habida cuenta que, a causa de irregularidades como las detectadas, se pone en riesgo la sostenibilidad del mismo.*

Respetado señor Alcalde Mayor:

En el entendido que la función de control fiscal, es el instrumento idóneo para garantizar el cabal cumplimiento de los objetivos constitucionalmente previstos para las finanzas del Distrito Capital, es necesario poner en su conocimiento algunas de las irregularidades que el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, presentó durante el primer año de su implementación, las cuales exigen la pronta adopción de medidas concretas por parte de la Administración a su cargo, en orden a contrarrestar los efectos negativos que las mismas vienen generando a los intereses patrimoniales del Tesoro Distrital.

1. ANTECEDENTES

Esta Contraloría, en ejercicio de la función pública asignada por la Constitución y la Ley, ha venido realizando seguimiento al tema de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, a través de acciones de vigilancia fiscal, como auditorías regulares y especiales, así como mediante la formulación de las siguientes advertencias y pronunciamientos:

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

- Mediante Oficio Radicado No. 2-2012-06488 del 20 de abril de 2012, se hizo uso de la función de Advertencia Fiscal, por el riesgo de daño al patrimonio público, dada la no observancia de los cronogramas pactados para la fase de Implementación de todos los componentes del SITP.

- A través del Oficio Radicado No. 2- 2012-11454 de junio de 2012, le fue remitido a su Despacho el Pronunciamiento relacionado con el tema del Sistema Tarifario de TRANSMILENIO S. A. y del SITP.

- Con Radicado No. 2-2013 -00541 del 16 de enero de 2013, le fue remitida Advertencia Fiscal, por el grave riesgo de daño al patrimonio público, en razón al no cumplimiento de los términos contractualmente pactados para la Fase de Implementación de todos los Componentes del SITP.

2. DEFICIENCIAS QUE DURANTE EL PRIMER AÑO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP PERSISTIERON Y QUE AMERITAN LA ADVERTENCIA FISCAL.

Con ocasión del seguimiento efectuado al proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, en adelante SITP, durante su primer año, esto es del 29 de junio de 2012 y con corte al pasado 30 de agosto, fueron detectadas serias falencias, las cuales son del siguiente alcance:

2.1 Infraestructura Troncal.

La fase III del Sistema TRANSMILENIO S. A., contempló la construcción de 25 estaciones, de las cuales se encuentran en funcionamiento 22; en ejecución de obras está la Estación del Museo Nacional, y en proceso de adecuación por parte del SIRCI, se encuentran las Estaciones de San Diego y Bicentenario.

2.2 Instalación y Mantenimiento de Paraderos y Señalética del SITP.

A 30 de agosto de la presente anualidad, es decir transcurrido el primer año de haber dado inicio a la implementación del SITP, se conoció de la instalación de 2.596 señales tipo bandera con información al usuario, que representan el 39% de las 6.737 requeridas, así como la demarcación de 3.092 paraderos en vías locales, que corresponden al 46% de los 6.737 contemplados.

Igualmente, se reportó la instalación de 1.243 Módulos M-10, de los 1.655 previstos inicialmente, requeridos para las vías arteriales e intermedias con media y alta demanda de rutas; lo que muestra un nivel de cumplimiento del 75%.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

2.3 Implementación de Rutas.

De conformidad con el cronograma definido por TRANSMILENIO S. A., la fecha límite para la implementación total del SITP, es abril de 2014, con un plazo de ejecución de 18 meses, contados a partir del 29 de septiembre de 2012¹.

No obstante, según lo evidenció esta Contraloría, durante el primer año, sólo se ha puesto en operación el 22% de las rutas entre troncales y zonales definidas, todo como consecuencia de la situación presentada con la no integración del medio único de pago inicialmente previsto, con afectación de los ingresos del Sistema dada la baja demanda de usuarios, conforme lo muestran las cifras registradas en el Cuadro No. 1.

2.4 Servicios Troncales.

Para la prestación del servicio troncal de la Calle 26 y la Carrera Décima, está previsto que operen 26 rutas y a la fecha se han implementado 12 con una flota de 66 buses articulados y 181 buses biarticulados, que es alimentada por 179 buses que atienden 17 rutas; a pesar de lo cual, el señor Alcalde es conocedor que el operador COOBUS S.A.S., no ha dado cumplimiento con el suministro de la flota troncal contractualmente establecida; en razón de lo cual, el Consorcio Express, es quien a la fecha viene prestando el servicio de operación.

2.5 Rutas Zonales.

Es preciso señalar que de las 399 rutas definidas para el componente zonal, sólo se encuentran en operación 75, entre Complementarias (9), Especiales (5) y Urbanas (61), las cuales representan a penas el 19% del total previsto, las que son operadas por 1.275 vehículos.

Sobre el particular, se tiene que TRANSMILENIO S. A., conociendo de la existencia de 13 rutas denominadas como *“muertas o en abandono”*, que le reportan al SITP una baja demanda de pasajeros y escasos ingresos, a la fecha no ha tomado acciones concretas tendientes a dar solución efectiva a la situación presentada con la no unificación del medio de pago, *más aún cuando en el transporte público colectivo tradicional, las citadas rutas se conocen como de baja demanda*; de ahí, que no resulte comprensible que las mismas hayan sido

¹Respuesta de TM advertencia fiscal 1000-00687 del 5-02-2013.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

implementadas y lo que es peor, que actualmente se mantengan; máxime cuando en su momento tal decisión fue eventualmente adoptada para cumplir con la fecha final prevista para la iniciación de la operación zonal, definida el 29 de septiembre de 2012.

Asunto al cual esta Contraloría hace alusión, en atención a las transferencias de recursos que periódicamente realiza la Secretaría Distrital de Hacienda al ente gestor, como quiera que el Distrito Capital viene aportando los recursos faltantes para el pago a los operadores, dada la deficiente demanda de usuarios por rutas como las antes enunciadas, no contar con el Medio de Pago Único, entre otras decisiones adoptadas por su despacho.

2.6 A la fecha no se cuenta con el Medio de Pago Único previsto, que garantice efectivamente la Integración del Sistema y el acceso del usuario al mismo, con consecuencias negativas en la implantación de las Rutas Zonales.

En relación con la unificación del medio de pago del SITP, se tiene que el numeral 11.4 del Contrato de Concesión 01 de 2011, suscrito entre TRANSMILENIO S. A. con Recaudo Bogotá S.A.S., establece que el concesionario deberá:

“(...) Adelantar reuniones con los Concesionarios del Sistema de recaudo existente y concertar el Plan de Integración de las fases I y II y el SIRCI”.

Por su parte el Anexo 2 del precitado contrato ordena: *“(...) durante los tres (3) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio, el CONCESIONARIO deberá adelantar reuniones con los concesionarios del Sistema de Recaudo existente y concertar el Plan de Integración de las FASES I y II y el SIRCI”.*

Como es de conocimiento del señor Alcalde, la propuesta de integración fue radicada por Recaudo Bogotá S.A.S. ante TRANSMILENIO S. A., el 29 de abril de 2013 con el número 2013ER7495, la que fue avalada por el ente gestor mediante Oficio 2013EE4821 de la misma fecha; día en que éste expidió la Resolución 125 *“Por medio de la cual se adopta una propuesta de integración del medio de pago del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –SITP”.*

Fue así como la precitada Resolución definió como fechas para la integración del medio de pago, el 1º de agosto de 2013, con respecto a los usuarios y para la totalidad de SITP, el 01 de Septiembre de 2013.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

El señalado acto administrativo, fue objeto del recurso de reposición por parte de 3 de los operadores (Recaudo Bogotá S. A. S., UT FASE II y ANGELCOM).

El 26 de julio de 2013, TRANSMILENIO S. A., mediante las Resoluciones 327 y 328, resolvió los recursos interpuestos, ordenando confirmar las decisiones contenidas en los artículos 1, 2, 3, 4, y 6 de la Resolución 125 de 2013, con las modificaciones introducidas a lo inicialmente decidido en el Artículo 5°, el cual quedó así:

“(...) la solución de la integración adoptada debe estar operativa para los usuarios de todas las estaciones el 29 de Octubre de 2013 y en su totalidad del sistema SITP el 29 de Noviembre de 2013. En ese sentido el concesionario ajustará los cronogramas correspondientes”.

Esta Contraloría detectó que en razón a que TRANSMILENIO S. A; no había adelantado las acciones necesarias para subsanar la situación crítica y lograr un acuerdo de integración del medio único de pago entre los operadores del recaudo, la Superintendencia de Puertos y Transportes, con fecha 8 de abril de 2013, profirió la Resolución 3790, a través de la cual sancionó al ente gestor con multas sucesivas hasta de (180) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada mes de mora, en la expedición de los actos administrativos que ordenen la integración de las tarjetas de recaudo del Sistema; multa que asciende a \$106 millones mensuales.

Así las cosas, preocupa seriamente a esta Contraloría que no obstante que desde el mes de abril de la presente anualidad se viene causando el importe de la aludida sanción, la que a la fecha asciende aproximadamente a \$636 millones, el ente gestor, no ha dado efectiva solución a la falta de unificación del medio de pago previsto para el SITP; máxime cuando el plazo contractualmente previsto para el efecto, era de tres meses, y que tal omisión, como quedó antes expuesto, fue objeto de la imposición de multa por parte de la Superintendencia de Puertos y Transportes; multa que como se conoce es sucesiva y hasta tanto no se resuelva la señalada situación.

Lo ocurrido, no se compadece con la naturaleza misma del contrato de concesión para la explotación preferencial y no exclusiva de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para las correspondientes zonas, más aún si se tiene en cuenta que la integración en materia de tarjetas, es un prerrequisito para garantizarle precisamente a los

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

usuarios su acceso al Sistema, de conformidad con lo establecido en el Decreto 309 de 2009, Capítulo V, artículo 19 numeral 19.2 literal d.

2.7 Los ingresos del SITP, que durante el primer año alcanzaron la cifra de \$55.863 millones, no se compadecen con los significativos costos que tuvo que asumir el Distrito Capital, por valor de \$286.000 millones, incluidos los \$105.730 millones destinados a las Fases I y II del Subsistema TRANSMILENIO; recursos que fueron transferidos por la Secretaría de Hacienda Distrital a los Fondos de Estabilización Tarifaria - FET y de Contingencias, los que fueron requeridos para cancelarle a los agentes del SITP los servicios prestados, en cuantía de \$236.133 millones.

Los recursos provenientes del SITP, ingresan a una cuenta recaudadora, de donde se trasladan por validación al Fondo Principal, para cancelar los servicios a los agentes del Sistema: TRANSMILENIO S. A., Fiduciaria de Occidente, Recaudo Bogotá S.A.S. y Operadores Zonales y Troncales.

Los ingresos percibidos por el SITP, desde su inicio, es decir, el 29 de junio de 2012, hasta agosto de 2013, provenientes de 15 rutas zonales y 12 rutas troncales, fueron de \$55.863 millones, conforme lo muestra el siguiente cuadro:

CUADRO No. 1

INGRESOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SITP.

Valor en pesos

CUENTA RECAUDADORA		
Traslado al Fondo Principal por validaciones		
MESES	AÑO 2012	AÑO 2013
ENERO	N.A.	2.842.547.800
FEBRERO	N.A.	4.087.039.150
MARZO	N.A.	4.719.748.300
ABRIL	N.A.	5.940.708.883
MAYO	N.A.	5.787.347.800
JUNIO	N.A.	6.199.542.650
JULIO	7.644.000	7.046.505.700
AGOSTO	638.974.050	11.525.810.293
SEPTIEMBRE	839.053.000	
OCTUBRE	1.246.913.550	
NOVIEMBRE	2.325.952.450	
DICIEMBRE	2.655.417.600	
TOTALES	7.713.954.650	48.149.250.576
TOTAL INGRESOS- Junio /12 a agosto de 2013	55.863 millones	

Fuente: Información TM S. A., comunicación 2013EE10191 del 12-08-2013.
Elaborado por la Contraloría de Bogotá D. C., Dirección Sector Movilidad.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Como se observa, entre junio y diciembre de 2012, los ingresos del SITP fueron de \$7.714 millones y entre el enero y agosto de 2013, los ingresos por validaciones ascendieron a \$48.150 millones; por lo que en el corrido del primer año de su implementación, los mismos alcanzaron la cifra de \$55.863 millones.

2.7.1 De los importantes recursos transferidos por parte de la Secretaría de Hacienda Distrital al Fondo de Estabilización Tarifaria - FET y al Fondo de Contingencias, desde el inicio de la implementación del SITP.

Dentro de los ingresos que alimentan los Fondos – FET y el de Contingencias, están las transferencias realizadas por la Secretaría de Hacienda Distrital a TRANSMILENIO S. A., en cuantía de \$286.000 millones, conforme lo muestra el siguiente cuadro:

**CUADRO No. 2
FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA–FET Y FONDO DE
CONTINGENCIAS.**

Valor en pesos

FONDO ESTABILIZACIÓN TARIFARIA-FET TRANSFERENCIAS S. HACIENDA			FONDO DE CONTINGENCIAS TRANSFERENCIAS S. HACIENDA	
MES	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2012	AÑO 2013
ENERO				10.000.000
FEBRERO		30.000.000.000		0
MARZO		0		15.000.000
ABRIL		0		15.000.000
MAYO		30.000.000.000		10.000.0000
JUNIO		19.000.000.000	0	0
JULIO	5.000.000.000	21.000.000.000	0	5.000.000.
AGOSTO	7.000.000.000	25.500.000.000	13.000.000	5.500.000
SEPTIEMBRE	0			
OCTUBRE	4.000.000.000		16.000.000	
NOVIEMBRE	9.500.000.000		20.500.000	
DICIEMBRE	6.000.000.000		19.000.000	
TOTAL	31.500.000.000	125.500.000.000	68.500.000.000	60.500.000.000
TOTAL FET+Contingencias	286.000 millones			

Fuente Información suministrada por TM comunicación 2013EE10191 del 12-08-2013.
Elaboró: Contraloría de Bogotá D. C. – Dirección Sector Movilidad.

Como se puede observar, durante el primer año de implementación del SITP y con corte a 30 de agosto de la presente anualidad, el Distrito Capital desembolsó \$286.000 millones, incluidos los \$105.730 millones destinados a las Fases I y II

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

del Subsistema TRANSMILENIO; recursos transferidos por la Secretaría Distrital de Hacienda a los Fondos de Estabilización Tarifaria-FET y de Contingencias.

Como seguidamente lo vamos a ver, para atender las diferencias que han venido presentándose entre los ingresos del SITP y los costos generados por el mismo, del monto total transferido a los citados Fondos fueron girados \$180.270 millones.

2.7.2 Pagos realizados por la Fiduciaria de Occidente durante el primer año de implementación del SITP.

Conforme los registra el siguiente cuadro, los pagos efectuados a cada uno de los agentes del Sistema, durante el primer año de implementación del mismo, son los siguientes:

**CUADRO No. 3
PAGOS REALIZADOS POR LA FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S. A. 2012 - 2013**

Valor en pesos

	AÑO 2012								
	GRATUIDAD	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
PAGO A CONCESIONARIOS		148.137.494	2.453.385.567	3.585.888.363	3.870.165.014	4.510.783.283	7.832.498.848	10.052.328.114	32.453.186.683
RECAUDO BOGOTA			92.570.412	21.630.504	35.228.172	73.302.775	151.916.952	240.598.957	615.247.772
TRANSMILENIO			27.677.725	152.809.960	163.570.647	192.159.576	334.380.055	429.375.298	1.299.973.261
FIDUCIARIA DE OCCIDENTE			0	146.780	301.248	392.269	668.270	384.436	1.893.003
TOTAL PAGOS		148.137.494	2.573.633.704	3.760.475.607	4.069.265.081	4.776.637.903	8.319.464.125	10.722.686.805	34.370.300.719
Pagos Zonales		20.048.361	321.454.997	423.476.790	460.824.976	1.125.705.464	3.273.408.205	5.364.995.373	10.989.914.166
Pagos troncal		128.089.131	2.131.930.568	3.162.411.573	3.409.339.292	3.385.077.820	4.559.270.643	4.687.332.743	21.463.451.770

	AÑO 2013								
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL
PAGO A CONCESIONARIOS	8.773.181.076	13.063.112.667	14.944.902.610	15.059.434.051	22.513.103.136	20.520.069.076	23.472.367.824	33.379.615.634	151.725.786.074
RECAUDO BOGOTA	213.481.939	318.660.411	1.098.079.351	7.215.144.057	9.090.557.540	7.316.802.859	7.365.771.155	9.299.820.567	41.978.317.879
TRANSMILENIO	374.649.867	559.239.048	670.838.792	936.058.894	1.322.888.060	1.165.614.999	1.291.000.825	1.792.181.098	8.112.471.583
FIDUCIARIA DE OCCIDENTE	491.115	808.525	915.667	943.793	1.275.614	597.660	202.983	1.419.465	6.654.822
TOTAL PAGOS	9.361.803.997	13.941.820.651	16.714.736.420	23.211.580.795	32.927.824.350	29.003.084.594	30.838.341.9627	44.473.036.764	201.763.230.358
Pagos Zonales	5.033.952.214	7.256.320.722	8.472.896.241	8.903.828.696	14.148.771.039	13.266.260.911	15.744.028.927	23.323.713.492	96.149.772.242
Pagos troncal	3.739.174.861	5.806.791.944	6.472.456.369	6.155.605.354	8.364.332.097	7.253.808.464	7.728.338.900	10.055.902.142	55.576.410.131

Fuente. Información suministrada por TRANSMILENIO S.A. – Oficio 2013EE9915 O – Agosto 2 de 2013.
Elaboró: Contraloría de Bogotá – Dirección Sector Movilidad.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Conforme lo muestran los cuadros Nos. 1, 2 y 3, durante el período junio de 2012 a agosto de 2013, los ingresos del SITP fueron de \$55.863 millones, que representan tan sólo el 24% del total de los costos de operación, los cuales ascendieron a \$236.133 millones, cancelados a los agentes del mismo.

Lo anterior, significa que del valor total de los costos del Sistema, el Distrito Capital tuvo que asumir el 76%, esto es, \$180.270 millones; dineros respecto de los cuales es oportuno recordar que provienen de la Secretaría de Hacienda Distrital con destino a los Fondos de Estabilización Tarifaria-FET y el de Contingencias;² razón por la cual su despacho debe tener presente que los mismos se originan de fuentes diferentes a la operación del SITP y que por lo tanto, nada garantiza la indefinida continuidad en su provisión; máxime cuando las necesidades insatisfechas que aquejan a la población del Distrito son múltiples.

En estos términos, espero que las presentes reflexiones conduzcan a su despacho a evaluar las causas generadoras del desequilibrio que en la implementación del SITP viene presentándose, como lo son algunas de las decisiones adoptadas, la no unificación del medio de pago, al igual que la implementación de 13 rutas conocidas en el medio del transporte público colectivo- TPC, como rutas muertas o en abandono, las que en últimas no generan los ingresos esperados; en razón de lo cual, como quedó demostrado, el Distrito Capital viene ocupándose de la consecución de recursos de fuentes diferentes al Sistema, todo con el fin de asegurar a toda costa el equilibrio de la puesta en marcha del mismo.

La situación antes descrita contrasta con los importantes recursos que obtuvieron los concesionarios durante el primer año, los que fueron del orden de los **\$107.140 millones, por la operación zonal y de \$76.039 millones, por la operación troncal, para un total de \$183.179 millones.**

Igualmente, a los demás agentes que conforman el Sistema, como en efecto lo son: Recaudo Bogotá, TRANSMILENIO S. A. y Fiduciaria de Occidente, durante el mismo lapso, les fue cancelado \$42.593 millones, \$9.412 millones y \$8.4 millones, respectivamente.

² Corresponde a las Fases I y II del Subsistema Transmilenio.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

2.8 Persistentes fallas en la divulgación y difusión del SITP.

Durante el primer año de implementación, y de acuerdo con la información suministrada por ente gestor, se apropiaron y comprometieron recursos por valor de **\$29.894 millones**, para apoyar la difusión y capacitación al usuario, conforme lo muestra el siguiente cuadro:

CUADRO No. 4

EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.-
PROYECTO: CAPACITACIÓN SISTEMA TRANSMILENIO Y COMUNICACIÓN Y CAPACITACIÓN SITP.
RELACION DE CONTRATOS CUYO OBJETO ES LA PROMOCIÓN Y DIVULGACIÓN INSTITUCIONAL
DEL 1 DE ENERO DE 2012 AL 30 DE AGOSTO DE 2013

NOMBRE RUBRO	CODIGO RUBRO	CONTRATACION SERVICIOS PERSONALES		TOTAL SERV. PERSONALES	CONTRATACION DIFUSION		TOTAL DIFUSION	TOTAL RECURSOS COMPROMETIDOS 2012- AGOSTO 2013
		2012	2013		2012	2013		
CAPACITACIÓN SISTEMA TRANSMILENIO	3411302307266	278.306.776		278.306.776	13.553.300.240		13.553.300.240	13.831.607.016
COMUNICACIÓN Y CAPACITACION SITP	3411403240071	418.869.212	834.295.782	1.253.164.994	2.748.070.296	12.060.832.681	14.808.902.977	16.062.067.971
TOTAL		697.175.988	834.295.782	1.531.471.770	16.301.370.536	12.060.832.681	28.362.203.217	29.893.674.987

Fuente: Información suministrada por Transmilenio S.A.

Realizado y consolidado Grupo auditor

Según puede evidenciarse, TRANSMILENIO S.A., ha dispuesto recursos por valor de \$29.894 millones, para apoyar la difusión y capacitación al usuario, no obstante, esta Contraloría encuentra que aún persisten serias falencias en materia de información sobre el uso del servicio, adquisición del medio único de pago, localización de los paraderos y recorrido, programación y frecuencias de las rutas, entre otras.

Prueba de lo afirmado, es que el 94% de las 32.199 quejas presentadas por los usuarios del Sistema, corresponden precisamente a fallas en la información sobre el señalado servicio, lo que amerita la adopción de prontas medidas tendientes a conjurar la situación presentada de manera recurrente con respecto al Sistema por parte de los usuarios.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

2.9 Algunas de las situaciones del ejercicio de los poderes de dirección y control de los Contratos de Concesión para la Operación del Servicio Público del Transporte en la ciudad.

2.9.1 Contrato de Concesión No. 05 de 2010-COOBUS S.A.S.

2.9.1.1 Ineficaz trámite de imposición de multa

Con fecha junio de 2012, TRANSMILENIO S. A., comunicó a COOBUS S.A.S., así como a la Aseguradora, el inicio del proceso de imposición de multas contractualmente previsto, en razón al incumplimiento del cierre financiero, la no vinculación de flota y la no entrega de información financiera.

En el señalado caso, no obstante las evidencias de los incumplimientos por parte del concesionario, al ente gestor no le fue posible la tasación de la multa a imponer, en razón al contenido y alcance de la Cláusula 121 del referido contrato, que estipula que para la tasación de las multas, en ningún evento se impondrán por un valor total acumulado que supere el diez por ciento (10%) del valor total de los ingresos que por todo concepto perciba el Concesionario durante el mes en que se haya causado la sanción correspondiente; época para la cual la citada sociedad no percibió ingresos que autorizaran proceder de conformidad.

2.9.1.2 Declaratoria de Incumplimiento Parcial del Contrato

Mediante Resolución No. 107 de 2013, se declaró el incumplimiento parcial del Contrato de Concesión No. 05 de 2010, suscrito con el concesionario COOBUS S.A.S., al igual que la ocurrencia del siniestro de incumplimiento del contrato, ordenando hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria por valor de \$6.007.000.000. Decisión que fue confirmada mediante Resolución No. 283 del 16 de julio de 2013, con una reducción de su valor en cuantía de \$3.191.293.112, equivalente al 53.1%.

2.9.1.3 La grave situación por la que atraviesa COOBUS S.A.S., comunicada por la misma sociedad, exige la toma de las medidas pertinentes por parte del ente gestor.

Según se conoció, mediante Oficio GG 2013-001020, del 3 de septiembre de 2013, el Gerente General de COOBUS S.A.S., informó a TRANSMILENIO S. A., entre otras, las siguientes situaciones, por las que dice estar atravesando la citada

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

sociedad, las que imponen al ente gestor la adopción de las medidas pertinentes, veamos:

- La Fiduciaria HELM, comunicó la decisión de retener el pago a proveedores para dar prelación al pago de rentas.
- Se imposibilitó el pago a proveedores.
- Por efecto del no pago a los proveedores, se incumplirá la disponibilidad de flota.
- No se pudo cumplir con el pago de nómina del personal a cargo de la empresa.
- En Junta Directiva del 21 de agosto, se expuso la imposibilidad de mantener la operación normal de la empresa.
- La Banca de Inversión SUMATORIA S.A. presentó un análisis actualizado a la Junta Directiva a comienzos del mes de julio respecto de la inviabilidad financiera de la empresa, concluyendo como hecho estructural que mientras no se disminuya el número de rentas asumidas a un máximo de 1.400, se imposibilitará la operación y que a la fecha ha llevado a una cesación de pagos.
- Persiste la mora en el compromiso de pago del aporte inicial previsto de 10.000 millones de pesos.
- Las garantías que amparan el cumplimiento de las obligaciones del contrato, a la fecha, no ha sido posible renovarlas, toda vez que la aseguradora se niega a expedirlas dada la grave situación que atraviesa COOBUS S.A.S., desde hace varios meses.

2.10 Algunas de las situaciones presentadas en la ejecución de los Contratos de Concesión Nos. 12 Suba Centro y 13 Perdomo, suscritos con EGOBUS S.A.S., para la prestación del servicio público de transporte.

2.10.1 Trámite de procesos sancionatorios e imposición de multas.

El concesionario EGOBUS S.A.S., incurrió en reiterados incumplimientos contractuales relacionados con el no mantenimiento a la flota; la no vinculación de conductores y de flota, de acuerdo con el plan de implementación; en materia del inicio de rutas, cierre financiero, así como respecto del pago de las rentas a los propietarios de los vehículos.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En razón de lo ocurrido, con fecha 11 de marzo de 2013, el ente gestor dio inicio a dos procesos sancionatorios, los que concluyeron con los siguientes actos administrativos:

Resolución No. 228 de 2013, a través de la cual se impuso multa al concesionario, con ocasión de los incumplimientos en la ejecución del Contrato de Concesión No. 13 de 2010, Zona Perdomo, por valor de \$74.151.214.

Resolución No. 229 de 2013, mediante la cual se impuso multa al Concesionario EGOBUS S.A.S., dados los incumplimientos en la ejecución del Contrato de Concesión No. 12 de 2010, Zona Suba Centro, por un valor de \$100.175.579.

Providencias, contra las cuales la sociedad EGOBUS S.A.S. y SEGUROS CONDOR S.A., interpusieron recurso de reposición, a la fecha pendientes de decisión.

En este orden de ideas, se hace alusión a las situaciones de incumplimiento en que han venido incurriendo los dos citados concesionarios, para decir que en lo que tiene que ver con COOBUS S.A.S., desde el inicio de la implementación de la operación fue evidente el no cumplimiento de los términos contractualmente previstos en materia del suministro de la flota a que estaba obligado.

Situación a la cual se hizo alusión en la advertencia fiscal remitida a su despacho mediante oficio de fecha 20 de abril de 2012; lo cierto es que lo que en principio parecía ser un mero incumplimiento, hoy es seriamente preocupante la grave situación financiera por la que atraviesa dicha sociedad, dado que conforme lo corrobora su misma Banca de Inversión SUMATORIA S.A., en el análisis actualizado presentado el pasado mes de julio, sobre la inviabilidad financiera de la empresa, concluyó que mientras no disminuya el número de rentas asumidas a un máximo de 1.400, se imposibilitará la operación y, a la fecha, según allí se dice, ha llevado a una cesación de pagos.

Así las cosas, el Distrito Capital, en su condición de ente gestor y rector de la política pública de movilidad en la ciudad, debe liderar el adelantamiento de acciones concretas tendientes a resolver de manera prioritaria dichas situaciones de incumplimiento, como quiera que de no ser así, el proceso de implementación del SITP, puede resultar ser un verdadero embeleco para la ciudad, dado que como se dijo anteriormente durante el primer año de implementación del mismo, no se ha logrado dar efectiva solución verbigracia, a la falta de integración en materia operacional y en cuanto al medio único de pago inicialmente previsto.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Corroborar igualmente lo afirmado, los bajos ingresos percibidos por el Sistema por concepto de validaciones por el ingreso de los usuarios, habida cuenta que durante el primer año de ejercicio alcanzaron la cifra de **\$55. 863 millones, que representan tan sólo el 24% del total de los costos de operación cancelados a los agentes del Sistema, que fueron de \$236.133 millones y que como se dijo**, el Distrito Capital, durante el mismo lapso de implementación, se vio abocado a desembolsar la importante suma de \$286.000 millones, con destino a los mencionados Fondos de Estabilización Tarifaria – FET y de Contingencias, para los correspondientes efectos.

Lo anterior, para mantener el equilibrio del proyecto, sin que finalmente se haya dado efectiva solución a aquellas situaciones responsables de su no consecución, como en efecto lo son entre otras, la asignación de rutas conocidas como muertas o en abandono, la implementación de tan sólo 75 rutas zonales de las 399 definidas y 12 troncales de las 26 previstas, convencida la Administración que la solución es recurrir a los Fondos de Estabilización Tarifaria y de Contingencias creados, a sabiendas que los recursos provenientes de los mismos no los percibe el Distrito de la operación del Sistema.

2.11 Falta de decisión para la desintegración física de los vehículos faltantes, cuyo número aproximadamente asciende a 5.746.

De igual manera, la Administración suficientemente conoce que de los 7.650 vehículos previstos para su desintegración física, sólo se ha procedido con relación a 1.904 vehículos por parte de los 9 concesionarios, que representan el 24%; estando pendiente hacerlo con respecto a 5.746 vehículos.

Considera esta Contraloría que la Administración a su cargo debe exigir el cumplimiento de la desintegración física del número de vehículos establecido, en atención a que es de conocimiento público que en el caso que nos ocupa, los 5.746 constituyen una sobreoferta del servicio público y actualmente vienen compitiendo con el SITP, con el agravante que por las deficiencias existentes en materia de comunicaciones del mismo, la población prefiere utilizar el transporte público colectivo- TPC y las rutas zonales continúan transitando sin pasajeros y por lo mismo, no generen los ingresos que debieran, sin que esto cause preocupación alguna, dado que finalmente el Distrito Capital, por la vía de transferencias de los mencionados Fondos, les garantiza el pago a los agentes del Sistema, dentro de los cuales están los operadores.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

En razón a las consideraciones anteriormente expuestas, respetando la plena autonomía que tiene la Administración para la toma de decisiones, este Organismo de Control pone en su conocimiento, para los fines pertinentes, las persistentes fallas que presenta el SITP en el primer año de su implementación. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones que puedan derivarse del ejercicio de la competencia asignada, con respecto a aquellas situaciones que pudieren encontrarse consolidadas, conforme lo autoriza expresamente el artículo 4º numeral 5º del Acuerdo Distrital 519 de 2012.




De no estar de acuerdo con lo afirmado, de manera respetuosa le solicito indicar las razones mencionando las pruebas en las que se apoye.

Respetuosamente solicito a su despacho que la anterior información, así como las acciones que adoptará tendientes a conjurar las situaciones irregulares a que hace alusión el presente documento, sean puestas en conocimiento de esta Contraloría, a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibo de la presente comunicación.

Muy Atentamente,



DIEGO ARDILA MEDINA
Contralor de Bogotá D.C.

Proyectó:	Dagoberto Correa Pil – Profesional.	
Revisó:	Luz Stella Higuera Fandiño - Subdirectora Fiscalización.	
Aprobó:	Clemencia Giraldo Gutiérrez.-Directora Sector Movilidad	
Revisó y Ajustó:	Ana Benilda Ramírez Bonilla – Asesora	