

CONTRALORIA DE BOGOTA D.C. Folios: 13 Anexos: No  
Radicación # 2-2014-13297 Fecha 2014-08-26 15:19 PRO 574819  
Tercero : (ATM007379) ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA  
Dependencia : DESPACHO DEL CONTRALOR  
Tip Doc : Oficio (SALIDA) Número : 10000-16573



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

80000-

Doctor  
**GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO**  
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.  
Código Postal 111711  
Carrera 8ª No. 10-65  
Bogotá D.C.



ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.  
Secretaría General

Por favor al contestar cite este No

Fecha: **26-08-2014 04:14 PM** Rad: **1-2014-41142**  
Folios: **13** Anexos:  
Medio: **VENTANILLA**  
Destino: **DIRECCION JURIDICA DISTRITAL**  
Copias: **DESPACHO DEL SECRETARIO GENERAL**

**ASUNTO: Advertencia Fiscal, dado el inminente riesgo de afectación del patrimonio público del Distrito Capital, en cuantía indeterminada pero determinable, en razón a que si la Administración no procede a dar oportuno inicio a los correspondientes procesos de selección de los concesionarios para la operación del Subsistema TransMilenio en las Troncales de las Fases I y II, Bogotá D.C. no soportaría una nueva prórroga del plazo de los contratos hoy existentes, los que igualmente son el resultado del OTROSÍ MODIFICATORIO del 6 de mayo de 2013, en términos que sólo privilegian los intereses de los concesionarios y no garantizan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en condiciones de libertad de acceso, calidad, comodidad, oportunidad y seguridad de los usuarios, como actualmente viene ocurriendo.**

Respetado Señor Alcalde Mayor:

En atención a que uno de los propósitos del ejercicio de la función pública de Control Fiscal, es coadyuvar al mejoramiento continuo de la Administración, lo cual redundará en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, fin último de la competencia asignada por la Constitución y la Ley a los Organismos de Control, con el debido respeto me permito poner en su conocimiento la grave situación que puede

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)  
Código Postal 111321  
Carrera 32 A No. 26 A - 10  
PBX.: 3358888



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

presentarse con ocasión al no trámite oportuno de los procesos contractuales tendientes a la selección de los operadores **del Subsistema TransMilenio en las Troncales de las Fases I y II**; caso en el cual el Distrito se verá abocado a continuar con la ejecución de unos contratos resultado de las prórrogas autorizadas por su despacho, cuyo contenido y alcance ha contribuido a que el servicio público de transporte masivo actualmente se venga prestando en condiciones que no garantizan los principios del transporte público, a que alude el artículo 3º de la Ley 105 de 1993.

## 1. ANTECEDENTES

La Empresa de Transporte del Tercer Milenio –TRANSMILENIO S.A mediante Resoluciones 021 de 1999 y 151 de 2002, dio apertura a las Licitaciones Públicas Nos. 001 de 1.999 y 007 de 2002, con el objeto de entregar en *concesión la explotación comercial, del servicio público de transporte terrestre automotor masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de vehículos automotores, sobre las troncales del Sistema TransMilenio, así como las áreas de soporte técnico dispuestas por el Sistema TransMilenio, para el mantenimiento de la flota que el concesionario incorpore a la prestación del servicio*".

Resultado de los señalados procesos licitatorios fueron suscritos los Contratos de Concesión para la operación de las fases I y II, con el objeto de *"Otorgar en concesión no exclusiva al CONCESIONARIO, la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente contrato. Dicha concesión otorgará el permiso de operación al CONCESIONARIO para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C. y su área de influencia, sobre las troncales del sistema TransMilenio, y respecto de los grupos de servicios que se originen en las estaciones que conforma o que llagaren a conformar el sistema TransMilenio, de acuerdo con la adjudicación hecha mediante las Licitaciones Públicas Nos 001 de 1.999 y 007 de 2002"*, con las siguientes empresas.

[www.contraloriabogota.gov.co](http://www.contraloriabogota.gov.co)  
Código Postal 111321  
Carrera 32 A No. 26 A – 10  
PBX.: 3358888



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

"Por un control fiscal efectivo y transparente"

Cuadro No. 1  
CONTRATOS DE CONCESIÓN OPERACIÓN TRONCAL

FASE I			
Empresa Operadora	Contrato No.	Fecha Inicio Operaciones	Duración Promedio Flota KMs
1. Express del Futuro	SN-2000	17-Dic-00	850.000
2. Ciudad Móvil	SN-2.000	17-Dic-00	850.000
3. SI 99	001-2.000	17-Dic-00	850.000
4. Metrobus	041-2.000	17-Dic-00	850.000
FASE II			
5. Transmasivo	016-2.003	03-Ene-04	850.000
6. SI-03 S.A.-Somos K	017-2.003	03-Ene-04	850.000
7. Conexión Móvil	018-2.003	03-Ene-04	850.000

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Elaboró: Dirección Sector Movilidad, Contraloría de Bogotá D.C.

En la Cláusula 77 de los citados contratos, se estableció que "El CONCESIONARIO obtendrá a título de participación en los beneficios económicos derivados de la explotación comercial del sistema durante el término de vigencia del presente contrato, un valor que estará determinado en función de los kilómetros recorridos efectivamente, de acuerdo con las ordenes de servicio de operación impartidas por TRANSMILENIO S.A.; por cada uno de los vehículos que se encuentren vinculados a la operación del sistema, restringido al nivel de los ingresos generados por los pasajeros pagos."

Igualmente en la Cláusula 102, se pactó que el plazo del contrato será indeterminado pero determinable según el término en el que se agoten las siguientes etapas:

- La etapa Preoperativa, comprendida entre la fecha de iniciación de la vigencia del contrato y la iniciación de la operación regular.



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

- *La etapa de operación regular, comprendida entre la fecha determinada por TRANSMILENIO S.A. para el inicio de la operación regular, y el momento en el cual el kilometraje promedio de uso de la flota alcance 850.000 Kilómetros".*

## **2. RIESGOS GENERADORES DE DAÑO QUE AMERITAN LA ADVERTENCIA**

La Dirección Sector Movilidad, en cumplimiento del PAD 2014 practicó Visita Fiscal, en la que fue evaluada la modificación realizada a los Contratos de Concesión suscritos en el año 2000 y 2003, por TRANSMILENIO S.A. con las sociedades EXPRESS DEL FUTURO S.A., CONEXIÓN MOVIL S.A., METROBUS S.A., SI-99 S.A., INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MASIVO S.A., SOMOS K S.A. y TRANSMASIVO S.A., para la explotación económica del servicio de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, y con ocasión a ella se detectaron serias falencias, las cuales son del siguiente contenido y alcance:

**2.1 La Administración a su cargo, durante los meses de mayo y junio de 2013, tomó la decisión de modificar las condiciones iniciales de los Contratos de Concesión para la operación de las Fases I y II, en virtud de la cual se suprimió el Índice de Pasajeros por Kilómetro – IPK y el factor de distribución por efectos de la velocidad de operación comercial, AVi, entre otros; medidas con las que sin duda los operadores se vieron beneficiados de la ampliación del plazo de ejecución de los correspondientes contratos.**

Fue así como el 6 de mayo de 2013, la Administración a su cargo procedió a modificar el contenido y alcance de los contratos de concesión de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, para la operación de las Fases I y II, en relación con la conocida ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR, con la introducción del siguiente *Otrosí-modificatorio*, aduciendo en la parte considerativa del mismo que existía la necesidad de:

*"modificar los contratos de concesión de operación troncal fase I y Fase II del Sistema TransMilenio, con el fin de garantizar a la ciudad la continuidad en la prestación del servicio transporte público, facilitar la integración con el Sistema*



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ. D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

*Integrado de Transporte Público-SITP- respetando el equilibrio económico de los contratos de concesión de operación troncal de la fase I y fase II.*

(...)

*y, ... Que los aspectos fundamentales de la presente modificación tiene que ver con la supresión del Índice de pasajeros por kilómetro recorrido IPK,- concebido para una flota compuesta exclusivamente por vehículos articulados-, el ajuste de la tarifa técnica por variaciones en el Índice de Pasajeros por Kilómetro –IPK y la eliminación del factor de redistribución por efectos de la velocidad de operación comercial-AVi; en su lugar se migrará a una equivalencia de pago por kilómetro, conservando el ajuste contractual del costo por kilómetro licitado en canasta de costos, con lo cual se obtiene una equivalencia entre la tarifa técnica del Sistema TransMilenio y la tarifa Técnica del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP. Eliminando los índices que hoy la afectan manteniendo la remuneración pactada."*

Examinado entonces, el contenido y alcance del OTROSÍ MODIFICATORIO del 6 de mayo de 2013, se tiene que los siguientes son los factores objeto de la modificación a los referidos Contratos de Concesión:

1. Supresión del índice de pasajeros por kilómetro IPK.
2. Eliminación del factor de redistribución por efectos de la velocidad de operación comercial AVi, con lo cual se migrará a una equivalencia de pago por kilómetro.
3. Eliminar el Fondo de Contingencia y pasar al Fondo de Estabilización Tarifaria-FET.
4. Adhesión de los operadores a la nueva Fiducia del SITP.

Ahora bien, con ocasión a la modificación de los aludidos instrumentos de gestión, situación perfectamente conocida por Ud, los concesionarios troncales de las Fases I y II del Subsistema TransMilenio, de manera directa se beneficiaron de la consecuente ampliación de sus contratos en 240.000 Kms. programados promedio, adicionales a los 850.000 Kms. inicialmente pactados, con lo cual, la duración de los mismos se extiende hasta cuando la flota del concesionario complete en promedio 1.090.000 Kms en servicio recorridos.

Con la aceptación por parte de su Administración de la negociación de los señalados factores, el pago a los citados operadores trocales, pasó a ser de la misma manera



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

como fue estructurado para los operadores de la Fase III, o sea, por kilómetros efectivamente recorridos.

Por lo anterior, es necesario que el Señor Alcalde Mayor tenga presente que si bien es cierto que la negociación de los mencionados factores plasmada en el OTROSÍ MODIFICATORIO se llevó a cabo con fundamento en el argumento que al Distrito Capital le representaba un beneficio en la disminución de la Tarifa Técnica, no es menos cierto que los grandes beneficiarios de dicha negociación fueron los operadores del Subsistema TransMilenio, como quiera que es de público conocimiento que actualmente existe un significativo incremento de la demanda de pasajeros, en atención a situaciones como las siguientes, entre otras:

- a) Incremento natural de la demanda.
- b) Desmante de las rutas del Transporte Público Colectivo.
- c) Entrada en operación del corredor extensión Soacha.
- d) Entrada en operación del SITP Zonal.

Lo que es materia de cuestionamiento por parte de esta Contraloría, es que no obstante los beneficios económicos que tal modificación de los contratos le representa a los Concesionarios, la contraprestación por parte de los mismos para el mejoramiento en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo sea irrisoria, como quiera que se contrajo a la realización de una inversión por valor promedio por vehículo equivalente a tan sólo \$85 millones de pesos.

No cabe duda entonces, que la inversión definida en el OTROSÍ MODIFICATORIO, es uno más de los beneficios que la negociación le reportó a los concesionarios del transporte público masivo, en la que se pactó:

*"(...) Cada año a partir de la suscripción del presente OTROSÍ el CONCESIONARIO presentará a TRANSMILENIO S.A. los documentos que soporten la inversión realizada a los vehículos, hasta la finalización del contrato.*

*Si la inversión promedio total por vehículo, realizada por el CONCESIONARIO a los vehículos que hayan llegado al millón de kilómetros (1.000.000 KMS) a que se refiere la presente cláusula, es inferior a la suma de OCHENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS (\$85.000.000) a la finalización del contrato, EL concesionario consignará la diferencia a favor de TRANSMILENIO S.A..*



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

*Dicha inversión se entiende en los términos del overhaul de acuerdo con la definición del presente OTROSI:"*

Así las cosas, considera este Ente de Control que las modificaciones realizadas a los contratos de concesión a que se hace alusión, en la práctica no se traducen en el mejoramiento en la prestación del servicio a los usuarios sino que por el contrario a costa del sofisma de la prestación del mismo, con los beneficios económicos que le representa a los concesionarios, lo que se produjo fue una seria afectación en la prestación de dicho servicio, en perjuicio de los usuarios, a lo cual se hará mención seguidamente.

**2.2 En efecto, con las modificaciones introducidas a los contratos de concesión en los términos anteriormente señalados, los únicos afectados son los usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros ofrecido a través del Subsistema TransMilenio, como quiera que la ciudadanía con el paso del tiempo ha visto que hoy no existe garantía que el mismo se preste en condiciones de calidad, oportunidad, accesibilidad, comodidad y seguridad de sus usuarios, lo que indica que en el Distrito no existe una verdadera política pública del transporte que privilegie el interés general.**

Es un hecho indiscutible, que el Estado tiene la obligación Constitucional de garantizar la prestación del servicio público de transporte, medio imprescindible para que los ciudadanos ejerzan su libertad de movilizarse, en condiciones de accesibilidad, calidad y protección de los usuarios, conforme a los derechos de los mismos.

Empero, también es una verdad de a puño que con respecto al servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, se viene observando un evidente desmejoramiento en su prestación en los últimos meses; los usuarios hoy, adicional a que tienen que disponer de mayor tiempo para acceder al mismo, que superan hasta los 30 y 40 minutos, no tienen otra opción que hacerlo en condiciones de hacinamiento y sin la debida protección humana.



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

Prueba de ello, son las condiciones infrahumanas en la prestación del señalado servicio en las horas de mayor demanda; de ahí, que esta Contraloría no entiende la razón por la que fueron eliminados de los buses los dispositivos que controlaban la capacidad de carga de los automotores.

Así las cosas, la ciudadanía tiene el derecho a conocer que los factores que fueron objeto de modificación y/o eliminación, con ocasión de la suscripción del aludido OTROSÍ MODIFICATORIO de fecha 6 de mayo de 2013, como lo fueron, entre otros, el Índice de Pasajeros por Kilómetro- IPK y el de Redistribución por Efectos de la Velocidad y Operación Comercial – AVi, eran considerados factores de regulación en la prestación del servicio del Subsistema TransMilenio, que permitían atender la demanda de pasajeros en mejores condiciones.

Luego, en las condiciones actuales en que viene teniendo lugar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, a través del Subsistema TransMilenio, en las Troncales de las Fases I y II, dan cuenta que se ha desdibujado de un todo la filosofía que inspiró su implementación hace aproximadamente 14 años, con abierta inobservancia de los principios rectores del transporte público con los cuales se debe garantizar la movilización de las personas en condiciones de libertad de acceso, comodidad, oportunidad, calidad y seguridad de los usuarios, a que alude el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*.

En igual sentido, el Decreto 319 de 2006, *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones"*, prevé que la movilización es un derecho de las personas que debe contribuir al mejoramiento de su calidad de vida.

Así mismo, el Decreto 309 en el año 2009 *"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"*, de manera expresa establece la necesidad de integrar los sistemas de transporte





CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

público con el fin de garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en la ciudad de Bogotá.

En este orden de ideas, considera el Organismo de Control que de no adoptarse medidas efectivas por parte de la Administración a su cargo, tendientes a hacer que la industria del transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en la ciudad, como servicio público que es, se preste en las condiciones en las que prevalezcan derechos como el de la dignidad humana; se estaría ad portas de volver a épocas pretéritas, lo cual no se compadece con el hecho que hoy el Distrito Capital ha dado en concesión no sólo el servicio con el pago de la correspondiente contraprestación económica a los operadores del mismo, sino el uso exclusivo de sus vías y demás infraestructura contemplada en el SITP.

**2.3. Con la modificación de los contratos de concesión a través del OTROSÍ del 6 de mayo de 2013, su Administración extendió la duración del contrato hasta cuando la flota del concesionario complete en promedio 1.090.000 Kms., en servicio recorridos, con lo cual se dilató el trámite del nuevo proceso contractual, al punto que si actualmente no se da inicio oportuno al mismo, la ciudad se verá abocada a nuevas prórrogas, en unas condiciones que no privilegian precisamente los intereses patrimoniales del Distrito, como tampoco la calidad en la prestación del servicio público de transporte en la ciudad.**

Es de conocimiento público que su despacho, sin ocuparse del trámite del proceso licitatorio, con las modificaciones introducidas a los referidos contratos de concesión, extendió a los contratistas el plazo de duración de los mismos, el que quedó sujeto a completar en promedio 1.090.000 Kms., en servicio recorridos, con ocasión de los factores objeto de la negociación a que anteriormente se hizo alusión; lo que a juicio de esta Contraloría no responde a criterios técnicos y a actividades excepcional y necesariamente requeridas para cumplir el objeto de los contratos en ejecución.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

La actuación en cita es atentatoria de los principios de la función administrativa de eficacia y economía, y de libre concurrencia, con lo cual se otorgó privilegios a los actuales contratistas, para continuar con la operación del servicio, por el sistema de concesión, con un plazo de ejecución superior al inicialmente previsto no inferior a tres años.

De ahí, que no sería de buen recibo que después de aproximadamente 14 y 10 años de ejecución de los contratos de las Fases I y II, la Administración optara por la vía fácil de recurrir nuevamente a la extensión del plazo, sin ocuparse de surtir el trámite administrativo de un nuevo proceso contractual, dado que con tal práctica se inobservarían, entre otros, los principios de la contratación estatal de planeación, economía, eficacia y el de libre concurrencia, adicional a los del Control Fiscal previstos en el artículo 267 Constitucional.

Resulta importante a destacar, que las adiciones y prórrogas son clases de modificación del contrato estatal; de ahí, que las mismas no solamente deben obedecer al ejercicio del principio de autonomía de la voluntad de las partes contratantes sino garantizar adecuadamente la ejecución del contrato de que se trate.

Lo anterior, más aún cuando la Corte Constitucional en la Sentencia C-350/97, al declarar la exequibilidad del artículo 10º de la Ley 182 de 1995, que prohibió la prórroga ilimitada de los contratos de concesión de espacios de televisión pública precise :

***"(...) la prórroga ilimitada de los contratos sin limitación otorgaba una ventaja injustificada a los concesionarios y restringía de forma desproporcionada la participación de otros oferentes..."*** (Negrillas fuera de texto).

Por mdo que, conforme lo ha afirmado el Alto Tribunal de Justicia, dentro de los límites a la posibilidad de modificar los contratos de concesión, están los de selección objetiva y libre concurrencia, sustentados en el derecho a la igualdad a que alude el artículo 13 Constitucional y de la libre competencia previsto en el artículo 333 ibídem, precisamente en atención a que la pluralidad de competidores,



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ. D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

redunda en mejores ofertas en beneficio de la eficiencia de los servicios concesionados.

En estos términos, el Organismo de Control Fiscal le advierte a su despacho que no resultaría razonable que a través de ampliaciones sucesivas en los referidos Contratos de Concesión se perpetúe a contratistas y se le quite al Distrito Capital la posibilidad de obtener mejores beneficios económicos con la óptima estructuración de un nuevo modelo de negocio que atienda sus intereses patrimoniales, máxime si se tiene en cuenta que Bogotá es la propietaria de la infraestructura con la cual hoy se presta el servicio público concesionado, en condiciones no del todo favorables de que da cuenta el contenido de los referidos contratos, incluida la modificación que en esta oportunidad ocupa nuestra atención.

Luego, de no dar inicio oportuno al nuevo proceso contractual, de manera abierta se vulneraría el principio de planeación recogido por el artículo 25.12 de la Ley 80 de 1993, con las modificaciones introducidas por la Ley Anticorrupción 1474 de 2011, según el cual previo a la apertura de un proceso de selección, deberán elaborarse los estudios, diseños y los proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones según corresponda.

Así las cosas, en el caso de los referidos contratos de concesión, se tiene que conforme a las modificaciones introducidas, la extensión del plazo de duración de la operación por parte de los actuales contratistas culminaría en el caso de Express del Futuro y METROBUS, en agosto y septiembre de 2016 y así sucesivamente.

Luego, en criterio de este Organismo de Control, su Administración, en el presente asunto, estaría en mora de dar inicio al proceso de selección de los concesionarios mediante la modalidad de Licitación Pública, la cual conforme lo precisa el Consejo de Estado en reiteradas sentencias, dicho procedimiento tiene por fin el cumplimiento de los siguientes objetivos, *"(...) el primero de los cuales es que las entidades estatales estén en capacidad de elegir al mejor contratista de entre un*



CONTRALORÍA  
DE BOGOTÁ, D.C.

*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

*número significativo de propuestas; y el segundo, que se garantice la igualdad de oportunidades entre los interesados que estén en capacidad de presentar oferta."*<sup>1</sup>

Señor Alcalde; debe tener en cuenta que el principio de planeación en la contratación pública hace referencia al deber de la Administración de realizar los estudios previos y análisis suficientemente serios y completos antes de iniciar un procedimiento de selección, encaminados a determinar, la necesidad de celebración de los contratos, las calidades, especificaciones y demás características que deben reunir los bienes, las obras y los servicios, los costos, entre otros, como lo reitera el Consejo de Estado<sup>2</sup>.

Conforme lo enseña la experiencia, un proceso de selección mediante la modalidad de Licitación Pública conlleva como mínimo un término de ocho (8) meses, y en el presente caso, debe tenerse en cuenta que adicional al mismo, los concesionarios seleccionados a su turno requieren de un plazo no inferior a seis meses, para adelantar el proceso de alistamiento de la flota, el cual incluye la importación, ensamblaje, trámite de matrículas e instalación de dispositivos de control, entre otros.

Según lo reitera la jurisprudencia, la Licitación Pública es la modalidad de selección de los contratistas, que por excelencia garantiza la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano de pasajeros, en términos de calidad, eficiencia, seguridad y dignidad humana de los usuarios del mismo.

Por lo tanto, esta Contraloría exhorta a su despacho a dar inicio al trámite de la correspondiente Licitación Pública, en atención a que Bogotá no resiste una nueva extensión o prórroga de los aludidos contratos de concesión, como quiera que se atentaría contra la dignidad, seguridad e integridad de los usuarios, así como la moralidad, transparencia en la selección objetiva de los contratistas.

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

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia del 14 de abril de 1986, C.P. Eduardo Suescún Monroy.

<sup>2</sup> Sentencia de 29 de agosto de 2007, Rad.14854.



**CONTRALORÍA**  
DE BOGOTÁ, D.C.




*"Por un control fiscal efectivo y transparente"*

En consecuencia, solicitamos que en el término de diez (10 ) días al recibo de la presente comunicación, se sirva informar a esta Contraloría sobre las acciones que implementará su despacho para garantizarle a la ciudad surtir el nuevo proceso contractual con relación a las concesiones para el servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en las troncales de las Fases I y II y el mejoramiento de las condiciones de libertad de acceso, calidad, comodidad, oportunidad y seguridad de los usuarios en la prestación del mismo.

Cordialmente,



**DIEGO ARDILA MEDINA**  
Contralor de Bogotá D.C.

Proyectó: Dagoberto Correa Pil, Profesional   
Revisó: Luz Stella Higuera Fandiño- Subdirectora de Movilidad.   
Aprobó: Julián Darío Henao Cardona- Director Sector de Movilidad.   
Revisó y Ajustó: Ana Benilda Ramírez Bonilla, Asesora. 