



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

**INFORME DE AUDITORIA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE
INTEGRAL MODALIDAD ABREVIADA**

**SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE - FONDATT
PERIODO 2002**

**PLAN DE AUDITORIA DISTRITAL 2002 - 2003
FASE I**

DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

ABRIL DE 2003



AUDITORIA INTEGRAL A LA SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Contralor de Bogotá	Juan Antonio Nieto Escalante
Contralor Auxiliar	Miguel Angel Morales Russi
Director Infraestructura y Transporte	Juan F. Góngora Arciniegas
Subdirector de Fiscalización	Alberto Martínez Morales
Subdirector de Análisis Sectorial	Edna Piedad Cubillos Caicedo
Asesor Jurídico	Luz Angela Ramírez Salgado
Equipo de Auditoría:	Jorge E. Ramírez Ramírez Alba Ida Avila Meneses Gloria Elcy Barrera Lombo María Victoria Rojas Fajardo Flor Marina Niño Moreno Claudio Fernando Silva Camero Edgar Alfredo Daza Daza
Análisis Sectorial	Silvia Cámara Velasco

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION

1.	ANALISIS SECTORIAL	6
1.1	GENERALIDADES	7
1.2	RELACIÓN DE LA STT CON LA REGION	9
1.3	IMPORTANCIA DE LA STT-FONDATT DENTRO DE LA POLITICA SECTORIAL	9
1.4	IMPACTO DE LA GESTION DE LA STT-FONDATT EN LA POLITICA SECTORIAL	16
2.	HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO	21
2.1	NEGOCIOS DE LA ENTIDAD	22
2.2	SITUACION FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DE LA SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE	24
2.3	SITUACION FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DEL FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	26
2.3.1	Ejecución Presupuesto de Ingresos	26
2.3.2	Ejecución Presupuesto Gastos e Inversión	30
2.3.3	Conclusiones	32
3.	DICTAMEN DE AUDITORIA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL – MODALIDAD ABREVIADA	33
4.	RESULTADOS DE LA AUDITORIA	45
4.1	SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO	46
4.2	EVALUACION DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO	48
4.3	EVALUACION A LOS ESTADOS CONTABLES	54
4.4	EVALUACION PLAN DE DESARROLLO	65



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.5	EVALUACION CONTRATOS DE CONCESION	77
4.5.1	Contrato De Concesión Grúas 093 de 1995	77
4.5.2	Contrato de Concesión Patios 093 de 1996	79
4.5.3	Contrato de Concesión SETT 105 de 1997	89
4.5.4	Contrato de Concesión Revisión técnico-Mecánica 01 de 1994	90
4.6	CARTERA POR RECAUDAR DE MULTAS Y COMPARENDOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2002	92
4.7	EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO	97
	ANEXO No. 1 Cuadro de Hallazgos Detectados	100
	ANEXO No. 2 Seguimiento Plan de Mejoramiento al Informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular – Vigencia 2001	101



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

INTRODUCCION

La Contraloría de Bogotá, en desarrollo de su función constitucional y legal, y en cumplimiento de su Plan de Auditoría Distrital (PAD 2002 - 2003 Fase I), practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Abreviada a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. - FONDATT

La auditoría se centró en la evaluación de las líneas básicas establecidas en la Fase de Planeación del Proceso Auditor y contenidas en el Plan de Auditoría Sectorial, a saber:

- Evaluación a los Estados contables
- Evaluación a la Contratación.
- Evaluación al Presupuesto.
- Evaluación a la Gestión y Resultados.
- Evaluación al Sistema de Control Interno.
- Evaluación a la Gestión Ambiental

Las líneas de auditoría seleccionadas responden al análisis de la importancia y riesgos asociados a los procesos y actividades ejecutadas por la administración durante la vigencia fiscal de 2002.

Las respuestas dadas por la Entidad fueron analizadas, evaluadas e incluidas en el informe cuando se consideraron pertinentes.

Dada la importancia estratégica que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. – FONDATT tiene para garantizar la óptima movilidad, seguridad y efectivo control sobre el tránsito y transporte en la ciudad; la Contraloría de Bogotá, espera que este informe contribuya a su mejoramiento continuo y con ello a una eficiente administración de los recursos públicos, lo cual redundará en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

1. ANALISIS SECTORIAL



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

1.1 GENERALIDADES

El sector transporte se encuentra enmarcado en el régimen legal desarrollado a partir de la Constitución Política de 1991 y se fundamenta en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. A partir de éstas se establecieron como condiciones para la prestación del servicio de transporte: la libertad de acceso, la calidad y seguridad de los usuarios - como prioridad esencial y el cumplimiento de los principios de accesibilidad, información, comodidad, racionalidad y eficiencia. Adicionalmente, se promovió la competencia y complementariedad con preferencia a los sistemas masivos de transporte.

La Ley 105 de 1993 en su artículo 18 dio facultades a los Distritos, Municipios y Departamentos para crear entidades autónomas para administrar la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías a su cargo, de igual forma el artículo 20 confiere responsabilidades a las Entidades Territoriales para la planeación e identificación de prioridades en infraestructura de transporte.

El tránsito se encuentra reglamentado por las normas contenidas en la Ley 769 de 2002 que rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Otros decretos que reglamentan la prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, en sus diferentes modalidades (colectivo metropolitano distrital y municipal de pasajeros, de pasajeros por carretera, individual de pasajeros en vehículos taxi, de carga, especial, mixto) son el 171, el 172, el 173, el 174, el 175 y el 176 del 2001.

La Secretaría de Tránsito y Transporte fue creada mediante Decreto 265 de 1991, con funciones de vigilancia, expedición de comparendos y semaforización; esta última ejecutada por la ETB durante un período de tiempo. Con el Decreto 354 de 2001 se le vuelve a asignar esta función a la STT, asimismo, mediante el Decreto 1029 de 1998 se trasladaron las funciones de señalización, demarcación y semaforización que adelantaba el IDU, a la STT.

Esta descentralización conllevó a que los entes territoriales generaran sus propios recursos para hacer realidad la ejecución de su planeación. Para tal fin, se establecen cargos a los usuarios de las vías a través de la sobretasa a la



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

gasolina¹, peajes², estacionamientos³ y valorización. Adicionalmente, faculta para otorgar concesiones en proyectos de infraestructura vial⁴.

Actualmente la cofinanciación que la Nación otorga a los entes territoriales para efectuar inversiones formuladas en sus planes de transporte, se realiza a través del Fondo de Regalías bajo criterios de integración regional y para proyectos de transporte urbano masivo con los parámetros establecidos en el Decreto 3109 de 1997 en desarrollo de la reglamentación requerida por la ley 310 de 1996.

En desarrollo de los preceptos de ley anteriormente señalados, el Distrito Capital a través de la Secretaria de Transito y Transporte es la autoridad encargada de ejercer las atribuciones y delegaciones que en materia de Tránsito y Transporte le señalan la ley, los acuerdos, decretos y, en ejercicio de esta delegación adopta las medidas necesarias para garantizar la movilización de los habitantes del Distrito en condiciones aceptables de seguridad vial, rapidez y comodidad⁵. El manejo financiero de la Secretaria de Transito y Transporte se limita al pago de la nómina y demás gastos relacionados con la misma, los demás recursos con los que cuenta esta entidad y que le permiten cumplir con sus objetivos misionales son obtenidos a través del FONDATT, establecimiento público descentralizado del orden distrital, adscrito a la Secretaria de Tránsito y Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

En este sentido y siendo el transporte un factor preponderante de la productividad agregada de las ciudades y países, por lo que en un contexto de economía globalizada constituye un importante indicador de la productividad de una región, en concordancia a este concepto aparece el termino Movilidad, el cual describe las distancias, tiempos y medios de transporte utilizados por personas, mercancías y/o servicios bajo parámetros de libertad, facilidad y seguridad.

Las políticas internacionales de transporte urbano⁶ definen estrategias encaminadas a: ampliar el acceso de los más pobres a través de modos más económicos de transporte, priorizando la infraestructura para el transporte público, de peatones y ciclistas, contribuyendo al desarrollo económico de la ciudad⁷. De igual forma, facilitar la seguridad en el transporte y disminuir los niveles de contaminación a través de adecuados programas de gestión en transporte, buscando un balance sostenible entre oferta y demanda que genere eficiencia en el servicio y que garantice el máximo retorno de la inversión social.

¹ Artículo 29 Ley 105/93

² Artículo 21 Ley 105/93

³ Artículo 28 Ley 105/93

⁴ Artículo 30 Ley 105/93

⁵ Decreto 1023 de octubre 22 de 1997, Artículo 1º.

⁶ Banco Mundial, ponencia en el I Seminario de Peajes Transporte Urbano "Transmilenio". Bogotá, Noviembre de 2001.

⁷ Peajes



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Bajo este marco de políticas internacionales, en junio de 2000, se circunscribe en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT)⁸ la política de transporte para Bogotá, bajo un nuevo modelo de ciudad, se define un sistema de transporte que desarrolla elementos de sostenibilidad ambiental en la ciudad, enfocados a estimular el uso del transporte público, la integración y consolidación de los sistemas de transporte con el espacio público, el mobiliario urbano y los equipamientos colectivos.

1.2 LA RELACION DE LA STT - FONDATT CON LA REGIÓN

Por ser capital de departamento y del país, Bogotá se convierte en el principal eje económico, financiero y cultural, atrayendo gran cantidad de población migrante que busca mejorar sus condiciones de vida, situación afectada además por los desplazados de la violencia, los pobladores de municipios aledaños y el proceso de 'conurbación' que tiene la ciudad. Estos procesos generaron tasas de crecimiento poblacional muy altas en las ciudades, acompañadas de un crecimiento desordenado, carente de planificación urbana y de servicios públicos inapropiados, lo que repercute directamente en la movilidad de la ciudad.

Es evidente que Bogotá ha adquirido unas dimensiones y funciones que sobrepasan los límites dentro de los cuales usualmente se le ha considerado, obligando a buscar mecanismos para promover el intercambio entre el Distrito Capital y sus municipios aledaños. Lo anterior ha conllevado a que se aumenten las demandas de los diferentes medios de transporte, así como del espacio público y mantenimiento de la infraestructura vial existente con el fin de facilitar el tránsito vehicular y peatonal en la ciudad.

En concordancia con lo anterior, el Plan de Ordenamiento Territorial contempló como uno de los objetivos del sistema de transporte la consolidación a largo plazo de un sistema de transporte regional, integrado al sistema de transporte urbano.

1.3 LA RESPONSABILIDAD DE LA STT - FONDATT DENTRO DE LA POLÍTICA SECTORIAL

El sistema integral de transporte está conformado por el Sistema General de Transporte, el Sistema Vial y el Sistema de Espacio Público con los que busca solucionar el problema del transporte con el desarrollo de elementos de sostenibilidad ambiental, estimulando el uso del transporte público, la integración y consolidación de los sistemas de transporte con el espacio público, el mobiliario urbano y los equipamientos colectivos.

⁸ Decreto 619 de 2000.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

De acuerdo a lo anterior, la Secretaria de Tránsito y Transporte es la encargada de programar, organizar, dirigir, coordinar, controlar y evaluar todas las actividades relacionadas con la política de Tránsito y Transporte del Distrito Capital, así como de fijar y propender por el cumplimiento de los planes y políticas sectoriales definidas en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

El sistema de transporte de la ciudad esta conformado por diferentes modos de transporte masivo y sus respectivas infraestructuras complementarias, concebidos para lograr un funcionamiento integrado, interdependiente y complementario, es así como el Plan de Ordenamiento Territorial fijó en el artículo 174 numeral 5 como objetivo a corto y mediano plazo el sistema de estacionamientos de la ciudad, en correspondencia con la demanda de estacionamientos producida por la nueva estructura de localización de actividades económicas y áreas de centralidad establecidas por el plan.

La articulación de los modos de transporte requiere que haya sistemas de estacionamiento que permitan intercambiar entre el transporte peatonal, en bicicleta, automóvil particular o taxi, con el transporte colectivo, con el transporte masivo o con el transporte intermunicipal y que puedan “almacenar” los vehículos necesarios para movilizar los pasajeros en las franjas horarias pico o valle. Así mismo ocurre en el caso de los vehículos de carga; se requiere transbordar la carga de vehículos pesados a vehículos livianos, cuyo tonelaje soporte la malla vial de la ciudad; establecer centros de consolidación y desconsolidación de carga y delimitar dentro de la malla vial, las vías por la cual pueden transitar los vehículos de carga de diversas capacidades y los sitios en los cuales se pueden estacionar para operaciones de cargue y descargue.

El hecho que “todo viaje se inicia y termina en un estacionamiento” resume la importancia del mismo dentro del sistema de transporte de la ciudad. La existencia y el costo del estacionamiento en el punto de destino, determinan en gran parte la escogencia del mismo y el modo de transporte.

El estacionamiento es la clave de la movilidad de personas y mercancías. Los locales de comercio y de servicios que tienen estacionamientos disponibles y a los cuales es fácil llegar en transporte particular y público, son los que más atraen visitantes y tienen mayor actividad económica⁹. La disposición y facilidad de estacionamientos en un sector determina en forma importante, su futuro económico, cultural y turístico. La normatividad y exigencias de estacionamientos

⁹ "Las consecuencias de las políticas de estacionamientos en el sector de comercio minorista" Ministerio de Tránsito - Holanda, Fundación CROW, 1993



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

permiten o no el desarrollo de los usos del suelo y por lo tanto es un factor que colabora a forjar el modelo de ciudad que se desea.

La falta de una política de estacionamientos o la incapacidad de controlarlos hace que los vehículos buscando estacionamiento y las maniobras que realizan generen congestión y aumenten la contaminación ambiental. Los vehículos estacionados inutilizan carriles completos de la calzada, reduciendo la capacidad de las vías y generan congestión, reducen la visibilidad en las intersecciones de vehículos, peatones y ciclistas, aumentando la accidentalidad, invaden andenes, antejardines y espacio público, reduciendo y poniendo en peligro la movilidad de peatones y ciclistas y dañando el paisaje urbano, los vehículos de servicio público individual y colectivo invaden barrios residenciales y el espacio público en las horas “valle” y los automóviles particulares invaden barrios contiguos a sectores de alta demanda, ya que usan las vías de estos barrios para estacionar en forma gratuita.

Desde el punto de vista de costo – beneficio para la ciudad, la organización del sistema de estacionamientos representa una inversión fundamental para contribuir a los objetivos de mejoramiento de la movilidad, disminución de la accidentalidad y protección del espacio público. Las inversiones que demanda el dotar y organizar los estacionamientos son en comparación, relativamente pequeñas e incluso pueden convertirse en fuentes de recursos para la ciudad¹⁰. El organizar los estacionamientos habilita las enormes inversiones ya realizadas en construir vías y carriles que luego son inutilizados por vehículos estacionados.

Correspondía a la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital formular el Plan Maestro de Parqueaderos¹¹ para la ciudad, en un termino máximo de 1 año, contado a partir del 28 de julio del 2000, sin embargo aún no se ha definido el marco regulatorio.

Los estudios se elaboraron y el plan se formuló y la Secretaría de Tránsito y Transporte en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital desarrollaron el proyecto de acuerdo presentado al Concejo de Bogotá para su aprobación¹².

Este plan que hace parte del sistema de transporte y que contribuye en el mejoramiento de la competitividad de la ciudad y a reducir los tiempos de viaje

¹⁰ La ley 105/93 en su artículo 28

¹¹ Plan de Ordenamiento Territorial Artículo 182 Parágrafo 1

¹² El Gobierno a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital de la ciudad, ha presentado en desarrollo del artículo 182 del Decreto No. 619 de 2000 “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital” siete veces el proyecto de acuerdo Plan Maestro de Estacionamiento para Bogotá D.C. al Concejo.

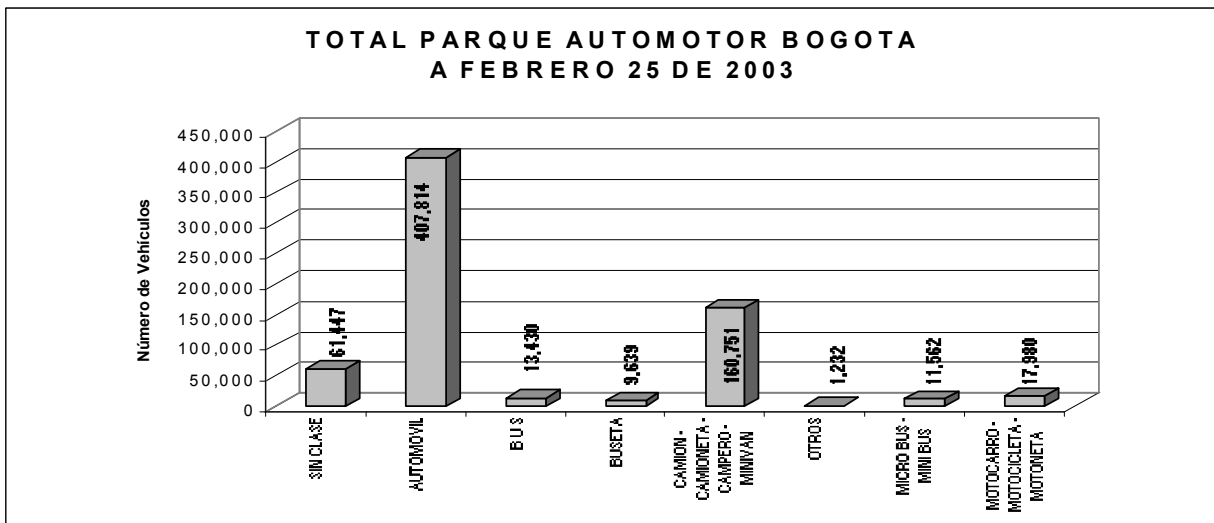


CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

promedio de los ciudadanos, de las mercancías y servicios, no contempla, ni relaciona un reglamento amplio para los diferentes tipos de transporte, especialmente para el de carga, por lo que se deja una carta abierta a la administración para desarrollar dicho plan acorde sus intereses, lo cual significa un riesgo en no lograr las políticas y objetivos enmarcados en el Plan de Ordenamiento Territorial.

El análisis económico del sistema de estacionamientos no se debe hacer en forma aislada del resto del sistema de transporte. Hay que incluir la perspectiva macro-económica de los billones de pesos que ahorra o genera en términos de producto interno bruto y de competitividad el tener una ciudad con movilidad, accesibilidad, baja accidentalidad y un espacio público disponible para todos.

De otra parte en la ciudad se encuentra registrados 683.855¹³ vehículos que junto con los 335.179¹⁴ automotores, los cuales son atendidos en un 72% por transporte de servicio público que representa el 12.58% del parque automotor rodante en la ciudad con un total de 86.093¹⁵, de los cuales solo 27.215¹⁶ vehículos (con tarjeta de operación vigente) pertenecen al sistema de servicio público colectivo¹⁷, que cubren las 535 rutas urbanas y 85 rutas periféricas autorizadas asignadas a 67 empresas, que prestan su servicio en la ciudad (Ver Gráfica 1).



Gráfica No. 1 Fuente: SETT – Subsecretaría Operativa STT. Febrero 25 de 2003
ELABORO: Contraloría de Bogotá, D.C., Dirección de Infraestructura y Transporte, SAS.

¹³ Fuente SETT Subsecretaría Operativa STT. Febrero 25 de 2003

¹⁴ Ministerio del Transporte, Estadísticas Transporte Automotor a Noviembre 27 de 2002

¹⁵ Según STT en Bogotá se movilizan diariamente más de siete millones de personas en el transporte público. De los cuales en el servicio de transporte público colectivo (buses, busetas y colectivos) se movilizan 6.200.000 personas y en TransMilenio 1.028.000 personas. En el caso de los taxis, en un día se realizan 602.400 carreras, en promedio.

¹⁶ Cifras SETT y Subsecretaría Operativa STT Febrero 25 de 2003

¹⁷ Vehículos de Servicio Público Colectivo – Cifras SETT – STT a Febrero 25 de 2003: 10.370 Buses, 8.680 Busetas y 8.165 Microbuses



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Con respecto a lo anterior es importante resaltar el hecho de la reorganización de rutas del sistema de transporte de servicio público colectivo que se hizo necesario con la puesta en marcha de la Fase 1 del sistema de Transporte Masivo Transmilenio Bogotá, enmarcado en la política de expansión de este último al 2015, con el fin de racionalizar el sistema global de rutas y la accesibilidad a los dos sistemas; así como también del proceso de chatarrización de vehículos¹⁸ pertenecientes al primer sistema con el fin de controlar la sobreoferta existente en la prestación de servicio de transporte público, y disminuir los altos niveles de congestión que tanto en horas pico como en horas valle soporta la malla vial de la ciudad.

De otra parte, se ejecutaron dos consultorías que facilitaran la entrada en operación de la Fase 2 de Transmilenio y garantizará una solución integral sostenible para la entrada de las nuevas fases.

La solución propuesta por los consultores¹⁹ y avalada por la Administración consiste en el diseño, desarrollo e implantación de una estrategia para la reorganización de las rutas del transporte colectivo, que permita reducir la sobreoferta en una forma progresiva y sostenible, con elementos que garanticen eficiencia en el control de la alternativa. La propuesta de los Consultores parte de la base del planteamiento inicial de la Secretaría de Tránsito y Transporte según el cual es necesario un cambio en las condiciones del esquema empresarial, para garantizar la sostenibilidad de cualquier iniciativa.

Actualmente se está terminando la etapa de diseño y desarrollo de la iniciativa, la cual deberá implementarse durante la siguiente vigencia. Se espera que los resultados de estos estudios sean de gran utilidad para el proceso de toma de decisiones en el Distrito, toda vez que durante la implementación de la Fase 1 del sistema Transmilenio no se tuvieron en cuenta los planes de reorganización del transporte público colectivo propuestos en los estudios contratados para tal fin.

A pesar de que las políticas del sector²⁰ están encaminadas a la reducción del parque automotor de servicio público, para contrarrestar la sobreoferta existente, vemos que desde 1998 hasta febrero del 2003 se ha presentado un incremento del 38.3% en el número de vehículos registrados pertenecientes a esta clase de servicio, principalmente en los de baja capacidad; del 9.2% respecto al 2002 con

¹⁸ De acuerdo a lo expuesto en el **Contrato No. 016 de 2003, DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE MASIVO URBANO DE PASAJEROS EN EL SISTEMA TRANSMILENIO**, suscrito entre la empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. "TRANSMILENIO S.A." y la Sociedad TRANSMASIVO S.A. en este proceso deben salir en promedio 6.9 vehículos de transporte público colectivo (Bus: 7; Buseta: 5.3; Colectivo: 8.4) por cada bus articulado que entre en circulación para la Fase 2 del Trasnmlenio, mientras que en la Fase 1 del mismo , el promedio de vehículos de transporte público colectivo chatarrizados por cada bus articulado fue de 2.7 en promedio.

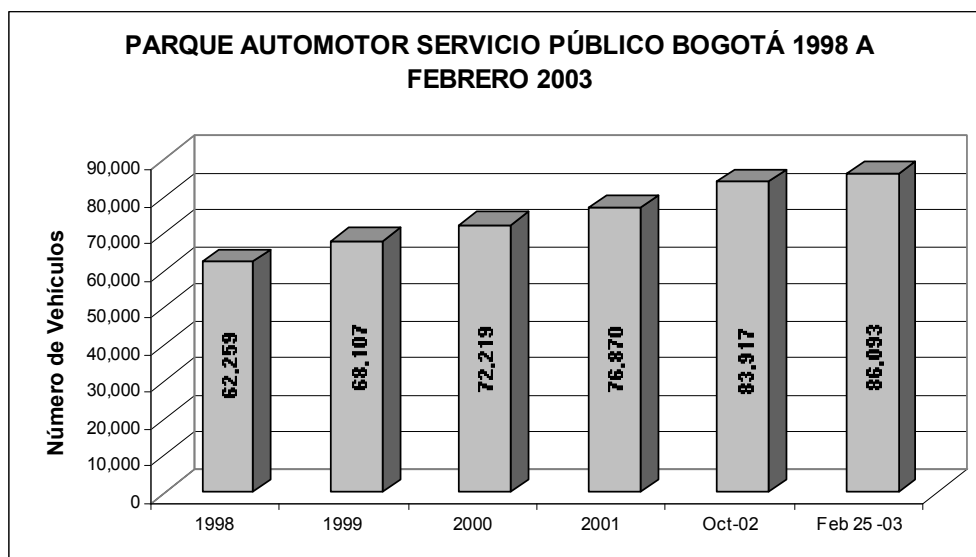
¹⁹ El primer estudio lo realizo la firma Steer Davies and Glave y el segundo Pablo E. Bocarejo H. Ingenieros Consultores.

²⁰ Ley 105/93 Artículo 6



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

el año inmediatamente anterior y del 2.6% de diciembre del 2002 a febrero del 2003. (Ver Gráfica 2)



Gráfica 2 Fuente: STT - FONDATT Febrero 25 2003
ELABORO: Contraloría de Bogotá, D.C., Dirección de Infraestructura y Transporte, SAS.

De otra parte, las estadísticas muestran que la inseguridad vial es un problema grande en la mayoría de países en vías de desarrollo, inclusive superior a otras causas de mortalidad. A nivel nacional, a lo largo del año pasado la escalada de acciones violentas elevó a 3.000 la cifra de muertos por este concepto, mientras que la ocasionada por accidentes de tránsito fue de 7.026, es decir casi 2,5 veces mayor²¹. En la capital el dato no es menos preocupante: con 41.343 accidentes, 16.599 lesionados y 362 muertes (ver Tabla No. 1) representa el mayor porcentaje de todas las ciudades. La accidentalidad es una problemática que según cálculos del Banco Mundial genera altos costos anuales en pérdida de productividad por muertos y heridos relacionados con el tráfico son alrededor de U\$54.000 millones de dólares.

Según datos de la Secretaria de Tránsito y Transporte, la accidentalidad en Bogotá presentó una disminución general del 3.9%, los muertos en accidentes de tránsito disminuyeron en un 7.4% respecto al 2001; en cuanto a víctimas, en primer lugar se ubican los peatones con 428 muertos en el 2002, le siguen pasajeros y ciclistas con 90; lo que es reflejo de la gestión de la entidad en lo referente al Plan de Desarrollo "Bogotá para Vivir todos del mismo lado" en el proyecto 1165 "Educación y prevención de la accidentalidad".

²¹ Banco Mundial diciembre 2002



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ACCIDENTALIDAD EN BOGOTA D.C.

No ACCIDENTES POR GRAVEDAD				Número de accidentes	Número de Vehículos	Occisos Medicina Legal
Años	Occisos	Heridos	Solo daños			
1997	430	13798	31885	46113	82674	931
1998	521	16654	35589	52764	97384	914
1999	486	17181	34660	52327	96405	878
2000	424	17657	31146	48337	87007	836
2001	442	16821	25893	43156	77738	749
2002	362	16599	24382	41343	74867	697

Tabla 1 Fuente: STT
Grupo de investigación Vial de Accidentes

Un indicador que refleja la gestión de la entidad en cuanto a movilidad es la velocidad promedio de circulación, que para Bogotá paso de 24Km/h en el 2001 a 27Km/h durante los periodos de mayor tráfico (horas pico) y de 40Km/h en las horas de la noche (horas valle)²².

De otra parte, un aspecto fundamental en el tema ambiental es el relacionado con la regulación de emisiones contaminantes por fuentes móviles. El primer trabajo que se realizó al respecto fue la modificación de la Resolución 909 de 1996 por la cual se fijaron los niveles máximos de emisiones para los vehículos modelo 1998. La modificación consistió básicamente en poner a tono la regulación vigente con las normas de emisiones de Estados Unidos de Norteamérica y de la Unión Europea para los vehículos prototipo modelo 2001.

Al respecto vale la pena anotar que el programa de masificación de gas natural vehicular también es una contribución a la disminución de emisiones contaminantes en los grandes centros urbanos.

Actualmente, el transporte es responsable de un 25% de las emisiones globales de CO₂, y un 85%²³ de este porcentaje corresponde a los medios de transporte rodados. Es así como el Transporte es el responsable de entre el 15% y el 20% de los 6.000 millones de toneladas anuales de emisiones mundiales de CO₂ procedentes de la actividad humana.

A nivel micro, el impacto ambiental para el Distrito Capital se estima que cerca del 70% de la contaminación atmosférica es responsabilidad del transporte, siendo el

²² Observatorios Ambientales Urbanos. Indicadores de movilidad

²³ Agencia Europea del Medio Ambiente Septiembre del 2002

modelo promedio ponderado de edad de 16 años por vehículo²⁴, dado el escaso mantenimiento realizado a los mismos para reducir la emisión de material particulado que para la ciudad de Bogotá sobrepasa los estándares contemplados en el decreto 02 de 1982.

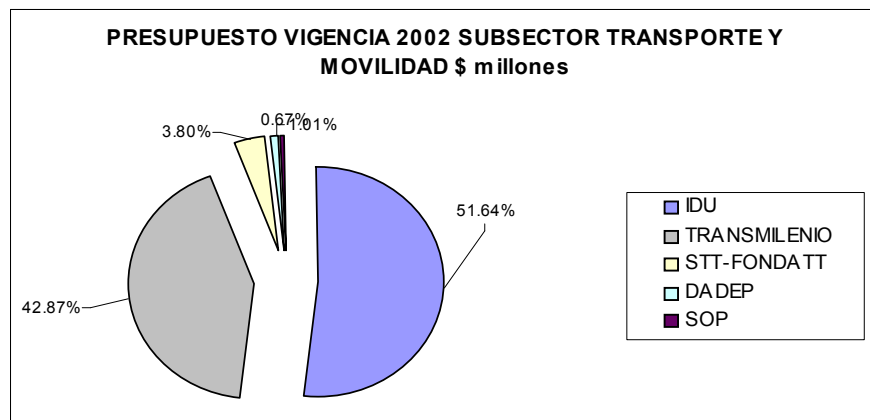
Esta contaminación atmosférica se origina por una deficiente combustión la cual a su vez genera un elevado nivel de ruido, por lo que la Secretaría de Tránsito y Transporte ejerce en la actualidad un control sobre la emisión de gases vehiculares mediante el Certificado de Emisión de Gases.

1.4 EL IMPACTO DE LA GESTIÓN DE LA STT - FONDATT EN LA POLÍTICA SECTORIAL

Como Misión la Secretaría tiene garantizar la movilidad, seguridad y efectivo control sobre el tránsito y el transporte en la ciudad, generando conciencia colectiva de prevención y autorregulación ciudadana.

Es importante resaltar que en el desarrollo de su gestión la Secretaría se ve limitada por factores presupuestales que se ven reflejados en el deficiente número de policías de tránsito, en la escasa infraestructura en materia de control de tránsito y el rezago tecnológico de la entidad

El presupuesto del subsector movilidad y transporte para la vigencia 2002 fue de \$969.724 Millones, (ver Gráfica 3) de los cuales \$898.107 millones corresponden a inversión (ver Gráfica 4), al FONDATT le fueron asignados \$31.645 millones, es decir solo el 3.3% con relación al total de inversión del subsector.

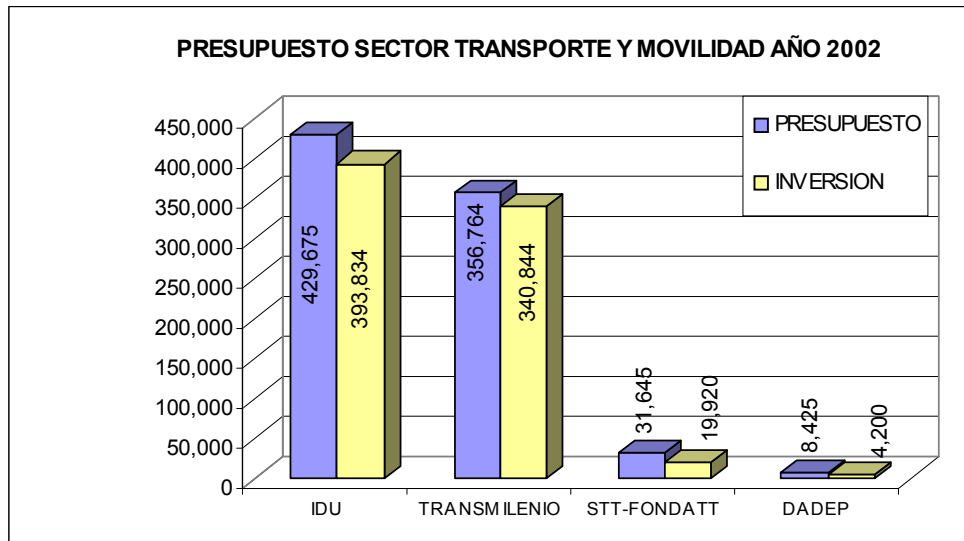


Gráfica 3 FUENTE: Cuentas presentadas por las entidades auditadas a la Dirección de Infraestructura y Transporte
ELABORO: Contraloría de Bogotá, D.C., Dirección de Infraestructura y Transporte, SAS.

²⁴ Bogotá 16 años, Curitiba 3.5, Sao Pablo 3.5, Quito 9, Santiago 4 en promedio de edad.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.



Gráfica 4 FUENTE: Cuentas presentadas por las entidades auditadas a la Dirección de Infraestructura y Transporte
ELABORO: Contraloría de Bogotá, D.C., Dirección de Infraestructura y Transporte, SAS.

En cuanto a la gestión administrativa del FONDATT, vigencia 2002, este ente presentó un presupuesto definitivo de ingresos corrientes de \$39.430 millones a pesos constantes de 2002, lo que significó una reducción del 6.53% con respecto a la vigencia inmediatamente anterior, sin embargo la ejecución presupuestal de ingresos sólo alcanzó el 63.7%, debido fundamentalmente al bajo recaudo obtenido en sus dos principales renglones rentísticos: el rubro de multas con el 62.2% (\$19.161 millones) y el de rentas contractuales con el 56.3% (\$4.201 millones) de ejecución respectivamente.

La gestión administrativa en el recaudo de rentas y recursos de capital fue débil durante la vigencia 2002. Es así que al observarlo desde el punto de vista de la eficacia de los principales renglones rentísticos muestra niveles bajos como es el caso de las Multas que aunque representa el 76.3% de los ingresos corrientes, solo muestra una ejecución del 62.19%.

Adicionalmente el rubro de multas y comparendos, presenta a nivel contable, una cartera en el FONDATT, para la vigencia 2002, de aproximadamente \$241.981 millones (a pesos constantes de 2002). Además, llama la atención que a 31 de diciembre de 2001 éste renglón haya tenido ingresos por \$20.501 millones (a pesos constantes de 2002) y para el año 2002 dichos ingresos bajaran a \$19.161 millones, observando una reducción en el recaudo de \$1.340 millones lo que equivale a una disminución del 6.53%.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Igualmente es importante señalar que, de acuerdo con el informe de especial del 2002 efectuada sobre los ingresos, las multas y comparendos, no cuenta con mecanismos de control adecuados que le permitan un recaudo oportuno y eficiente de las sanciones impuestas por la Policía Metropolitana de Tránsito. El control a la numeración y destino final de los comparendos es deficiente y no se contó con mecanismo de cobro coactivo eficientes que impidan la ocurrencia del fenómeno de la caducidad consagrado en el artículo 258 del Código Nacional de Tránsito.

Sobre los rubros anteriormente mencionados, la implementación de la Ley 769 del 2002 (Nuevo Código de Tránsito) ha tenido un alto impacto debido a que en él se han aumentado ostensiblemente el valor de las multas y comparendos, al tiempo que se implementan una nueva medida que es la Amonestación (comparendo educativo), lo cual reduce notablemente el número de multas y Comparendos expedidos, lo que no implica una reducción en este rubro, por el contrario se infiere que este es un ingreso que en el corto plazo se puede estimar como regresivo, por lo que el control en los registros de los comparendos y la gestión de la cartera deben ser de mayor eficacia.

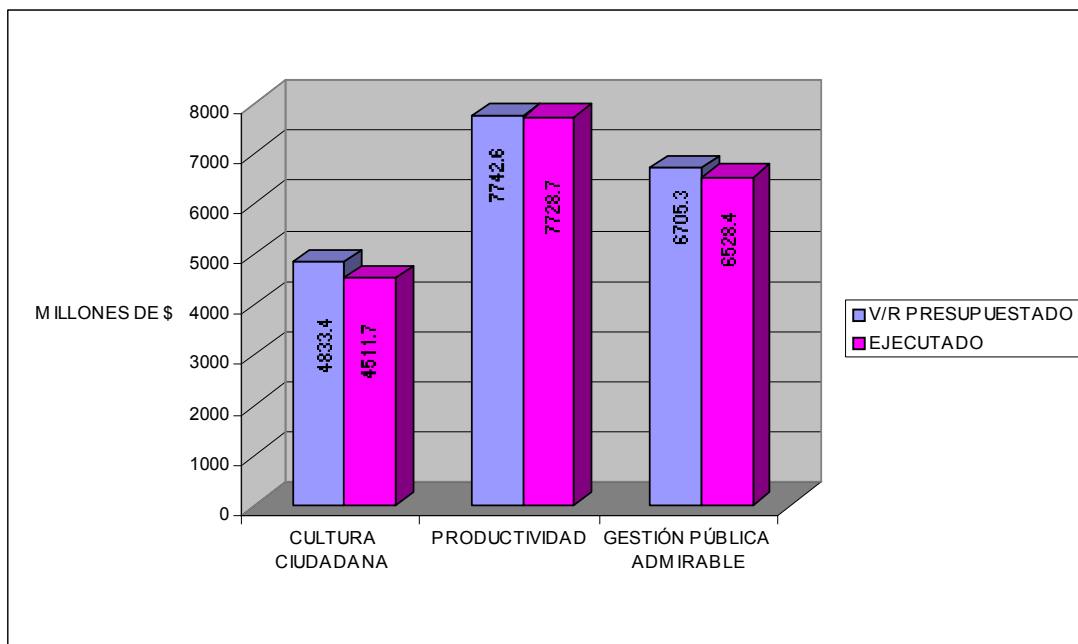
La relevancia e importancia de la gestión de STT (FONDATT) para la ciudad está vinculada con una de las metas de mayor desafío del actual Plan de Desarrollo "Bogotá para vivir todos del mismo lado" cual es "Disminuir en un 20% los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad", circunscrita en el objetivo de productividad. De igual forma, para la Nación por ser el transporte un factor preponderante de la productividad agregada, bajo un contexto de economía globalizada se constituye en un importante indicador de la competitividad de una región. De los recursos de inversión, como se observa en la Gráfica 5, del presupuesto asignado en el plan de desarrollo "Por la Bogotá que queremos" la STT - FONDATT ejecutó el 97.34%²⁵ en 2002, sobresaliendo los programas de movilidad inteligente al que la entidad destinó \$7.742 millones con una ejecución del 99.82%, convivencia ciudadana con un presupuesto de \$4.833 millones y una ejecución del 93.34%, así como el de modernización y fortalecimiento de la gestión pública con una disponibilidad para inversión de \$6.705 millones de los que se ejecutaron un 97.36%.

²⁵ El presupuesto fue de \$19.920 millones, de los cuales ejecuto \$19.408 millones.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

INVERSION FONDATT PLAN DE DESARROLLO "BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO"



Gráfica 5 FUENTE: Cuentas presentadas por las entidades auditadas a la Dirección de Infraestructura y Transporte. ELABORO: Contraloría de Bogotá, D.C., Dirección de Infraestructura y Transporte, SAS.

La entidad esperaba recaudar por Multas y Rentas \$71.267 millones durante la vigencia 2002, si embargo efectuó una reducción del 56.18%²⁶ (\$40.044 millones) en el mes de diciembre, de los cuales recaudó 128.9%, porcentaje que aparentemente es alto, sin embargo, frente a lo inicialmente estimado su ejecución solo alcanzó el 44%. Esta reducción afectó la ejecución de los proyectos de inversión como el de "Apoyo Institucional" (Convenio STT y Policía Nacional), "Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá" y "Fortalecimiento de la Función Institucional de la STT".

Así mismo, el funcionamiento y organización del Distrito Capital muestra claras falencias en cuanto a la estructura del sector Transporte y Movilidad es así como se está adelantando un proyecto de reestructuración funcional y administrativa según la cual el sector movilidad y espacio público estaría integrado por la Secretaría del mismo nombre y como entidades adscritas tendría al IDU (establecimiento público) y el DADEP (Unidad Administrativa Especial con Personería Jurídica); como entidades vinculadas: Transmilenio S.A. (sociedad pública) y la Terminal de Transporte S.A. (sociedad de Economía mixta).

²⁶ Decreto 506 del 20 de diciembre de 2002.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

La Secretaría de Tránsito y Transporte sería fusionada a la Secretaria de Movilidad, la SOP sería fusionada al IDU, el Fondo de Ventas Populares sería fusionado al DADEP y EL FONDATT se suprime.

La organización del sector movilidad bajo una Secretaría sectorial permitiría asegurar la integración de la planeación de la infraestructura y operación del transporte de manera sistemática con la visión de reflejar los principios rectores del transporte plasmados en la Ley 105 de 1993, lo que sin duda alguna implica el abocar los conceptos de ciudad, área metropolitana y región, de manera coordinada con las Secretarías transversales de Hacienda, Planeación y Competitividad.

Se vincula directamente la Terminal de Transporte S.A., al objetivo sectorial de ordenamiento, racionalización y optimización del servicio de transporte intermunicipal y al funcional de la construcción y explotación de los terminales.

La gestión de la entidad durante la vigencia 2002 no obstante haber implementado algunas medidas para disminuir los tiempos de desplazamiento de las personas en la ciudad, es deficiente, debido a la falta de control en los procesos de chatarrización, implementación de los estudios relacionados con la reestructuración de rutas para el servicio de transporte público por la entrada en funcionamiento del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, presentación tardía del plan maestro de parqueaderos, aunado a lo anterior deberá propender por consolidar un sistema de transporte regional, integrado al sistema de transporte urbano, que busque la descongestión vehicular de la ciudad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

2. HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO

2.1 NEGOCIOS DE LA ENTIDAD

Corresponde a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., garantizar la óptima movilidad, seguridad y efectivo control sobre el tránsito y transporte de la ciudad, objetivos enmarcados en el Plan de Desarrollo Distrital y pilares de su gestión generando mejores condiciones de Productividad, Cultura Ciudadana Y Gestión Pública admirable.

Bajo este marco de referencia la Secretaría de Tránsito y Transporte, fijó objetivos corporativos sobre los cuales se obtuvieron logros, que merecen resaltarse como hechos relevantes durante la gestión 2002.

Para reducir la congestión vehicular, como principal causa del deterioro de la calidad de vida de la ciudad, se han implementado medidas como el Pico y Placa para el transporte público, aumento de la restricción para transporte particular, optimización de la red semafórica, así como el mantenimiento e instalación de los dispositivos de control de tránsito instalados en la ciudad, medidas que favorecieron los tiempos de desplazamiento y permitieron incrementar la velocidad de circulación.

La Secretaría de Tránsito y Transporte apoya la entrada en operación del sistema de transporte masivo, mejora las condiciones de prestación del servicio colectivo e individual y promueve la utilización de medios alternativos de transporte.

Sobre este último punto, Bogotá se ha constituido en un ejemplo mundial, gracias a las experiencias como el Día sin Carro, red de ciclorrutas, ciclo vías dominicales y festivos y ciclo vías nocturnas. La gestión de la Secretaría en estas actividades tiene que ver con la organización, control y coordinación del día sin carro, señalización y demarcación de la red de ciclorrutas y control operativo de las ciclo vías.

La Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá, juega un papel primordial dentro de este esquema de generación de condiciones de movilidad en la ciudad, como institución responsable del control y vigilancia del tránsito y transporte en Bogotá, ha contribuido a disminuir los tiempos de respuesta a requerimientos de la ciudad, en una estrategia sin precedentes, Bogotá fue redistribuida en tres (3) zonas (anteriormente la distribución correspondía a 10 zonas) con una mayor capacidad de control de las actividades y respuesta sobre cada una de ellas y con la definición de puntos álgidos donde hacer presencia permanente y a través de los cuales dar cobertura a las necesidades de la ciudad.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Es preciso señalar que la Secretaría de Transito y Transporte, ante la terminación del Contrato de Concesión de Grúas No. 093 de 1995 (Diciembre 31 de 2001), adoptó como alternativa para la vigencia 2002 el esquema de contratación de prestación de servicios a corto plazo; soportada en estudios, en los resultados de la concesión grúas y en el déficit presupuestal, como también, en el proyecto de Plan Maestro de Estacionamiento, que para la época debería ser presentado al Concejo de Bogotá para su aprobación.

De acuerdo con lo anterior, se suscribieron los contratos Nos. 170, 180 y 034 por un valor de \$40.000.000.00, \$85.000.000.00 y \$20.000.000.00, respectivamente. Los dos primeros se iniciaron en el mes de enero con un plazo de tres meses y fecha de terminación 30 de marzo de 2002 y el tercero se inició el 28 de marzo y terminó el otro 27 abril de 2002. El recaudo por este servicio durante este lapso de tiempo fue de \$206.626.100.00, el cual estuvo a cargo de la STT - FONDATT.

Durante este tiempo la administración expide en enero 4 de 2002 la resolución No. 003, por la cual ordena la apertura de la licitación pública No. 001, cuyo objeto es contratar la prestación del servicio de grúa para la ciudad de Bogotá, con el fin de garantizar la movilidad, velar por la protección y la integridad del espacio público, velar por su destinación al uso común y colaborar con la Policía Nacional y demás autoridades competentes en el desarrollo y ejecución de las actividades relacionadas con la movilidad, no obstante es declarada desierta mediante resolución No. 137 de marzo 14 de 2002 por incurrir los proponentes en las causales de rechazo consagradas en los literales e), i), y g) del numeral 5.5 del pliego de condiciones.

De acuerdo con lo anterior los proponentes Unión Temporal Bogotá Móvil 2002 y Unión Temporal Sociedad Temporal City Grúas interponen sus respectivos recursos contra la resolución No. 137/02, y con resolución No. 196 de abril 23 de 2002 la administración confirma en su integridad la resolución 137 de 2002. Sin embargo, para cumplir con servicio con el servicio de grúas, la entidad asume este servicio con las veinte (20) grúas de su propiedad.

En mayo 17 de 2002, la Subsecretaria Jurídica emite un concepto jurídico sobre la obligatoriedad o exclusividad de la entidad para contratar, bajo cualquier modalidad el servicio grúas para la ciudad; al respecto concluye, que revidadas todas las normas del Código Nacional de Tránsito y sus decretos reglamentarios, no obliga a la Secretaría de Tránsito y Transporte a entregar en concesión este servicio o a la contratación de grúas. La única obligación se refiere a que la orden provenga de autoridad de tránsito, en estos casos el agente que conozca de la irregularidad.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Adicionalmente, la Subsecretaría Jurídica plantea, frente a la exclusividad de la Secretaría de Tránsito y Transporte para sustraer, de la libre competencia, el servicio de grúas a los ciudadanos infractores, quienes libremente pueden exigir a la autoridad que los inmoviliza aceptar el traslado de su vehículo en un equipo contratado directamente por él.

En virtud de estos conceptos, la Secretaría de Tránsito y Transporte concluye que el servicio de grúas puede o debe ser prestado libremente por los diferentes operadores que existan en la ciudad y al no corresponderle a la Secretaría de Tránsito y Transporte la exclusividad del servicio, no puede pretender obtener del mismo alguna utilidad.

Con base en el anterior, la STT-FONDATT, convocó a todas las empresas prestadoras de este servicio en la ciudad de Bogotá (en total 15), a una reunión con el objeto de poner en conocimiento el nuevo procedimiento y condiciones y a su vez recibir sugerencias de estas. Una vez hechos los planteamientos y sugerencias, se seleccionaron once (11) operadores los cuales se encuentran prestando el servicio en las diez zonas en que está dividida Bogotá; en cuanto a la tarifa, se tomó como máxima la correspondiente a la actual menos el 23% y a partir de la tarifa promedio se comenzó un proceso de concertación con las diferentes operadores seleccionados. En general para el usuario las tarifas se vieron reducidas, ya que la participación que tenía el FONDATT mediante el sistema de concesión fue eliminada.

Aceptadas las condiciones y los procedimientos definidos, dicha voluntad se expuso en el documento titulado “**Definición de Procedimientos para el sistema de Solicitudes de Grúas**”, donde la Secretaría de Tránsito y Transporte y la Policía Metropolitana asumen el control de la prestación de este servicio.

2.2 SITUACION FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DE LA SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA, D.C.

Corresponde a la Secretaría de Transito y Transporte garantizar la óptima movilidad, seguridad y efectivo control sobre el transito y transporte en la ciudad, para ejecutar este compromiso sus erogaciones se reflejan en la planificación y ejecución de los Gastos de Funcionamiento

Gastos de Funcionamiento

Para la vigencia fiscal 2002, la Secretaría de Transito y Transporte aforo un presupuesto inicial de Gastos de Funcionamiento de \$9.356.180.592.00, valor que presenta una adición de \$995.000.000.00, para un presupuesto definitivo de



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

\$10.351.180.592, de los cuales se reporta una ejecución \$10.291.956.040.96, equivalente al 96.00%. En la Tabla 02 se observa la siguiente distribución por rubro:

TABLA 02

SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ D.C.								
EJECUCION PRESUPUESTAL ACUMULADA								
EGRESOS A DICIEMBRE 31 DE 2002								
CODIGO	NOMBRE	INICIAL	MODIFICACIONES	DEFINITIVO	EJECUTADO	% EJECUCION	AUTORIZACION GIROS	% EJECUCION GIROS
3	Gastos	9.356.181.592,00		10.351.180.592,00	10.291.956.040,96	99,43%	9.936.658.294,96	96,00%
3.1	Gasto de Funcionamiento	9.356.181.592,00		10.351.180.592,00	10.291.956.040,96	99,43%	9.936.658.294,96	96,00%
3.1.1	Administrativos y Operativos	9.356.180.592,00		10.351.180.592,00	10.291.956.040,96	99,43%	9.936.658.294,96	96,00%
3.1.1.01	Servicios Personales	7.281.400.368,00	887.568.547,00	8.168.968.915,00	8.109.744.364,00	99,28%	8.109.744.364,00	99,28%
3.1.1.01.01	Sueldo personal Nómona	3.786.214.993,00	186.081.330,00	3.972.296.323,00	3.972.296.323,00	100,00%	3.972.296.323,00	100,00%
3.1.1.01.04	Gastos de Representación	266.140.875,00	-42.420.926,00	223.719.949,00	223.719.949,00	100,00%	223.719.949,00	100,00%
3.1.1.01.05	Horas extras	14.470.939,00	11.707.347,00	26.178.286,00	26.178.286,00	100,00%	26.178.286,00	100,00%
3.1.1.01.06	Subsidio de Transporte	34.560.720,00	-7.095.476,00	27.465.244,00	27.465.244,00	100,00%	27.465.244,00	100,00%
3.1.1.01.07	Subsidio de Alimentación	41.312.544,00	2.442.766,00	43.755.310,00	43.755.310,00	100,00%	43.755.310,00	100,00%
3.1.1.01.08	Bonificación por Servicio Prestados	93.824.127,00	-29.940.326,00	63.883.801,00	63.883.801,00	100,00%	63.883.801,00	100,00%
3.1.1.01.11	Prima Semestral	599.141.496,00	-22.278.969,00	576.862.527,00	576.862.527,00	100,00%	576.862.527,00	100,00%
3.1.1.01.13	Prima Navidad	540.513.142,00	-36.772.590,00	503.740.552,00	504.140.552,00	100,08%	504.140.552,00	100,08%
3.1.1.01.14	Prima de Vacaciones	360.635.561,00	-31.577.812,00	329.057.749,00	329.057.749,00	100,00%	329.057.749,00	100,00%
3.1.1.01.15	Prima Técnica	1.291.022.210,00	-306.763.073,00	984.259.137,00	984.259.137,00	100,00%	984.259.137,00	100,00%
3.1.1.01.16	Prima de Antigüedad	98.829.338,00	19.752.317,00	118.581.655,00	118.581.655,00	100,00%	118.581.655,00	100,00%
3.1.1.01.17	Prima Secretarial	6.984.423,00	-5.265.636,00	1.718.787,00	1.718.787,00	100,00%	1.718.787,00	100,00%
3.1.1.01.18	Prima de Riesgo	0,00	0,00	264.927,00	264.927,00	100,00%	264.927,00	100,00%
3.1.1.01.21	Vacaciones en Dinero	0,00	0,00	39.209.543,00	39.209.543,00	100,00%	39.209.543,00	100,00%
3.1.1.01.22	Quinquenio	147.750.000,00	-40.557.323,00	107.192.677,00	107.192.677,00	100,00%	107.192.677,00	100,00%
3.1.1.01.23	Indemnizaciones laborales	0,00	-143.288.067,00	1.150.382.448,00	1.091.157.897,00	94,85%	1.091.157.897,00	94,85%
3.1.1.03	Aportes Patronales	2.074.780.224,00	107.431.453,00	2.182.211.677,00	2.182.211.676,96	100,00%	1.826.914.560,96	83,72%
3.1.1.03.01	Caja de Compensación	251.802.846,00	11.843.874,00	263.646.720,00	263.646.720,00	100,00%	263.646.720,00	100,00%
3.1.1.03.02	Cesantías	633.460.056,00	103.649.926,96	737.109.982,96	737.109.982,96	100,00%	381.812.866,96	51,80%
3.1.1.03.02.01	Cesantías Favidí	188.367.307,00	59.146.453,00	247.513.760,00	247.513.760,00	100,00%	247.513.760,00	100,00%
3.1.1.03.02.02	Cesantías Fondo	437.937.341,00	46.708.607,96	484.645.948,96	484.645.948,96	100,00%	129.348.832,96	26,69%
3.1.1.03.02.03	Comisiones	7.155.408,00	-2.205.134,00	4.950.274,00	4.950.274,00	100,00%	4.950.274,00	100,00%
3.1.1.03.03	ESAP	34.794.703,00	-1.838.863,00	32.955.840,00	32.955.840,00	100,00%	32.955.840,00	100,00%
3.1.1.03.04	Pensiones y Seguridad Social	911.159.700,00	-2.644.696,96	908.515.003,04	908.515.023,00	100,00%	908.515.023,00	100,00%
3.1.1.03.04.01	Pensiones	467.153.751,00	49.793.574,04	516.947.325,04	516.947.325,00	100,00%	516.947.325,00	100,00%
3.1.1.03.04.02	Salud	416.809.152,00	-50.800.986,00	366.008.166,00	366.008.166,00	100,00%	366.008.166,00	100,00%
3.1.1.03.04.03	Riesgos Profesionales	27.196.797,00	-1.637.265,00	25.559.532,00	25.559.532,00	100,00%	25.559.532,00	100,00%
3.1.1.03.05	icbf	208.768.216,00	-1.739.945,00	207.028.271,00	207.028.271,00	100,00%	207.028.271,00	100,00%
3.1.1.03.06	SENA	34.794.703,00	-1.838.863,00	32.955.840,00	32.955.840,00	100,00%	32.955.840,00	100,00%
TOTAL PLAN DE DESARROLLO		9.356.180.592,00	995.000.000,00	10.351.180.592,00	10.291.956.040,96	99,43%	9.936.658.924,96	96,00%

Fuente: Informe de Ejecución del Presupuesto Gastos e Inversiones STT-FONDATT - Subdirección de Análisis Económico 2002

Servicios Personales: La asignación definitiva por este concepto fue de \$8.168.968.915.00 y su ejecución como se observa en la tabla anterior es del 99.28%, con destino a cubrir los sueldos y prestaciones sociales de una planta de personal conformada por 276 empleados públicos, donde los rubros más representativos corresponde a sueldos con \$3.972.296.323.00, prima técnica por \$984.259.137.00, prima semestral \$576.862.527.00, prima de navidad por \$503.740.552.00, prima de vacaciones por \$329.057.749.00 y gastos de representación por \$223.719.949.00, rubros que representan el 81.00% de los servicios personales. Le sigue en orden de importancia el rubro Indemnizaciones Laborales por \$1.150.382.448.00



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Aportes Patronales: Para cubrir estos gastos se destinaron \$2.182.211.677.00 su ejecución alcanzo el 100.00%, con una participación del 21.00% dentro de los gastos de funcionamiento. La mayor representatividad de los recursos aplicados lo sustenta el rubro Pensiones y Seguridad Social con \$908.515.003.04, le sigue Cesantías por \$737.109.982.96 y por ultimo aportes al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y SENA por \$239.984.111.00

2.3 SITUACION FINANCIERA Y PRESUPUESTAL DEL FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL FONDAD

2.3.1 Ejecución Presupuesto de Ingresos

Para la vigencia 2002 el Fondo de Educación y Seguridad Vial aforo un presupuesto inicial de ingresos por \$72.535.320.000.00 cifra que sufrió una disminución en el último bimestre del año en \$40.889.973.000.00, estableciendo un presupuesto definitivo de \$31.645.347.000.00, inferior en el 27.00% al presentado al término del periodo 2001

La reducción del presupuesto la autoriza el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., mediante Decreto No. 506 del 20 de Diciembre de 2002, considerando que el FONDATT, mediante oficio 2002ER72907 de Noviembre 8 de 2002, solicita efectuar una reducción presupuestal debido al bajo nivel de recaudo que presentan algunos renglones rentísticos de Ingresos Corrientes y de Recursos de Capital en la vigencia.

Se observa que la administración espero hasta el último momento el comportamiento de la recuperación de la cartera por multas, principal renglón de los ingresos corrientes y fuente de financiación de los proyectos de inversión. Sin embargo, se induce la improvisación en la elaboración del presupuesto, cuyas programaciones iniciales están orientadas principalmente a justificar el gasto y a mostrar metas ambiciosas en la ejecución de programas de inversión.

Sobre el aforo definitivo, se observan recaudos efectivos por \$41.546.000.420.53, que significan un cumplimiento activo del 131.29%. Mientras que el 98.66% (\$40.254.284.433.38) de los ingresos han sido captados por ingresos corrientes, los Recursos de Capital han participado sólo con el 1.34% (\$1.291.715.988.85). La tabla 03, presenta en detalle su composición.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 03
FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL FONDATT
EJECUCION PRESUPUESTO DE INGRESOS A DICIEMBRE 31 DE 2002

CODIGO	NOMBRE	INICIAL	MODIFICACIONES	DEFINITIVO	RECAUDO	% EJECUCION	RECONOCIMIENTO VIGENCIA ACTUAL	RECAUDO ACUMULADO CON RECONOCIMIENTO	% EJECUCION CON RECONOCIMIENTO
2	INGRESOS	72.535.320.000,00	-40.889.973.000,00	31.645.347.000,00	41.546.000.420,53	131,29%	6.738.047.845,00	48.284.048.265,53	152,58
2-1	INGRESOS CORRIENTES	71.267.628.613,00	-40.044.973.000,00	31.222.655.613,00	40.254.284.432,27	128,93%	6.738.047.845,00	46.992.332.277,27	150,51
2-1-2	NO TRIBUTARIOS	71.267.628.613,00	-40.044.973.000,00	31.222.655.613,00	40.254.284.432,27	128,93%	6.738.047.845,00	46.992.332.277,27	150,51
2-1-2-03	Multas	52.525.937.254,00	-32.766.896.000,00	19.759.041.254,00	24.287.077.203,66	122,92%	6.738.047.845,00	31.025.125.048,66	157,02
2-1-2-03-99	Otras Multas	52.525.937.254,00	-32.766.896.000,00	19.759.041.254,00	24.287.077.203,66	122,92%	6.738.047.845,00	31.025.125.048,66	157,02
2-1-2-04	Rentas Contractuales	8.825.195.430,00	-6.000.000.000,00	2.825.195.430,00	3.075.211.380,41	108,85%	0,00	3.075.211.380,41	108,85
2-1-2-04-01	Venta de Bienes, Servicios y Productos	8.825.195.430,00	-6.000.000.000,00	2.825.195.430,00	3.075.211.380,41	108,85%	0,00	3.075.211.380,41	108,85
2-1-2-05	Contribuciones	9.916.495.929,00	-1.278.077.000,00	8.638.418.929,00	12.891.995.846,00	149,24%	0,00	12.891.995.846,00	149,24
2-1-2-05-05	Calcomanías	1.316.495.929,00	-1.278.077.000,00	38.418.929,00	38.419.360,00	100,00%	0,00	38.419.360,00	100,00
2-1-2-05-09	Semaforización	8.600.000.000,00	0,00	8.600.000.000,00	12.853.576.486,00	149,46%	0,00	12.853.576.486,00	149,46
2-2	TRANSFERENCIAS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
2-3	CONTRIBUCIONES PARAFISCALES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00
2-4	RECURSOS DE CAPITAL	1.267.691.387,00	-845.000.000,00	422.691.387,00	1.291.715.990,65	305,59%	0,00	1.291.715.990,65	305,59
2-4-3	Remdimientos operaciones financieras	505.751.387,00	-295.000.000,00	210.751.387,00	316.228.709,74	150,05%	0,00	316.228.709,74	150,05
2-4-7	Otros Recursos de Capital	761.940.000,00	-550.000.000,00	211.940.000,00	975.487.280,91	460,27%	0,00	975.487.280,91	460,27

FUENTE: Sistema de Presupuesto Distrital - PREDIS - Ejecución Presupuestal FONDATT 2002

A nivel de rubros individuales, los ingresos corrientes presentaron el siguiente comportamiento:

Multas y Comparendos:

Como se observa, el rubro del ingreso más representativo y que le genero al FONDATT el 58.00% (\$24.287.077.205.37) de los recursos, lo constituye Multas y Comparendos, con un cumplimiento activo del 122.92%, presentando un recaudo superior en un 20.00% con relación al año anterior (\$19.161.292.698.00); tal como se detalla en la Tabla 04.

Sin embargo, por este concepto la Secretaría de Transito y Transporte presenta una cartera morosa de \$203.577.929.426.00 a diciembre 31 de 2002, cifra que comparada con el recaudo, pone de manifiesto las deficiencias e improvisación de la Secretaría en la implementación de políticas de recudo y aplicación del Código Nacional de Transito para recupera estos dineros. La situación descrita, deja en evidencia que el recaudo resulto precario en términos de la magnitud de la cartera morosa.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

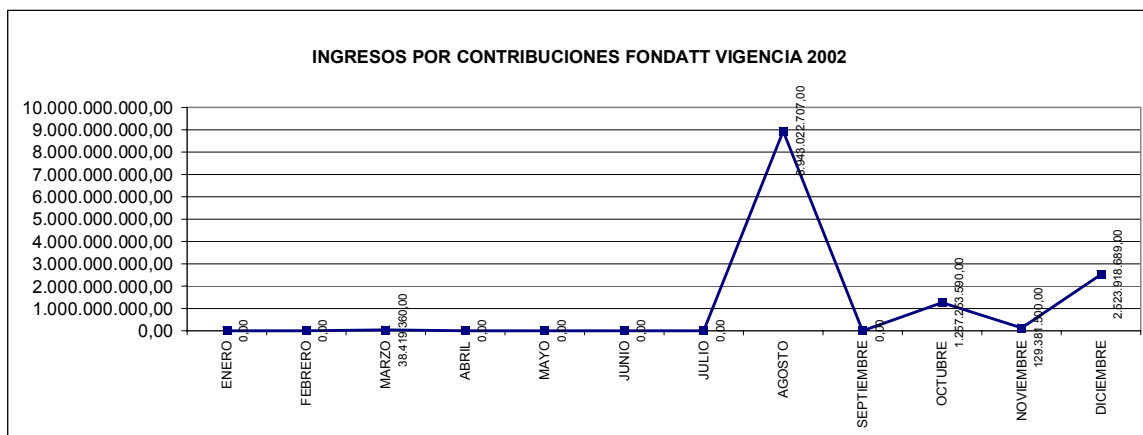
TABLA 04
FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL FONDATT
COMPARATIVO EJECUCION PRESUPUESTO DE INGRESOS VIGENCIAS 2001 - 2002

CODIGO	NOMBRE	2001			2002		
		DEFINITIVO	RECAUDO	%EJECUCION	DEFINITIVO	RECAUDO	%EJECUCION
2	INGRESOS	43.149.000.000,00	28.571.237.542,00	66,22%	31.645.347.000,00	41.546.000.422,23	131,29%
2-1	INGRESOS CORRIENTES	39.430.000.000,00	25.114.533.503,00	63,69%	31.222.655.613,00	40.254.284.433,38	128,93%
2-1-2	NO TRIBUTARIOS	39.430.000.000,00	25.114.533.503,00	63,69%	31.222.655.613,00	40.254.284.002,38	128,93%
2-1-2-03	Multas	30.812.000.000,00	19.161.292.698,00	62,19%	19.759.041.254,00	24.287.077.205,37	122,92%
2-1-2-03-99	Otras Multas	30.812.000.000,00	19.161.292.698,00	62,19%	19.759.041.254,00	24.287.077.205,37	122,92%
2-1-2-04	Rentas Contractuales	7.466.000.000,00	4.201.897.469,00	56,28%	2.825.195.430,00	3.075.211.382,01	108,85%
2-1-2-04-01	Venta de Bienes, Servicios y Productos	7.466.000.000,00	4.201.897.469,00	56,28%	2.825.195.430,00	3.075.211.382,01	108,85%
2-1-2-05	Contribuciones	1.152.000.000,00	1.751.343.336,00	152,03%	8.638.418.929,00	12.891.995.415,00	149,24%
2-1-2-05-05	Calcomanías	1.152.000.000,00	1.751.343.336,00	152,03%	38.418.929,00	38.418.929,00	100,00%
2-1-2-05-09	Semaforización	0,00	0,00	0,00%	8.600.000.000,00	12.853.576.486,00	149,46%
2-2	TRANSFERENCIAS	150.000.000,00	150.000.000,00	100,00%	0,00	0,00	0,00%
2-3	CONTRIBUCIONES PARAFISCALES	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00%
2-4	RECURSOS DE CAPITAL	3.569.000.000,00	3.306.704.039,00	92,65%	422.691.387,00	1.291.715.988,85	305,59%
2-4-3	Rendimientos Operaciones Financieras	749.000.000,00	804.980.371,00	107,47%	210.751.387,00	316.228.707,92	150,05%
2-4-5	Excedentes financieros	1.923.000.000,00	1.923.000.000,00	100,00%	0,00	0,00	0,00%
2-4-7	OTROS RECURSOS DE CAPITAL	897.000.000,00	578.723.668,00	64,52%	211.940.000,00	975.487.280,93	460,27%

Fuente: STT- FONDATT Sistema Presupuesto Distrital PREDIS 2002

Contribuciones:

Corresponde a los ingresos que el FONDATT obtiene por concepto de semaforización, el cual se recauda a través de la Tesorería Distrital – Dirección de Impuestos Distritales, en la declaración de pago de impuestos de vehículos matriculados en Bogotá. Se captaron \$12.891.955.415.00 (149.24% de cumplimiento), equivalente al 32.00% del total de los ingresos corrientes. Como se observa en el Gráfico 06, el mayor ingreso se presenta en el mes de agosto, por razones del último pago que la Administración Distrital concede a los propietarios de vehículos.



Fuente: STT - FONDATT Ejecución Presupuesto de Ingresos Vigencia 2002

Gráfico 06 Ingresos por Contribuciones



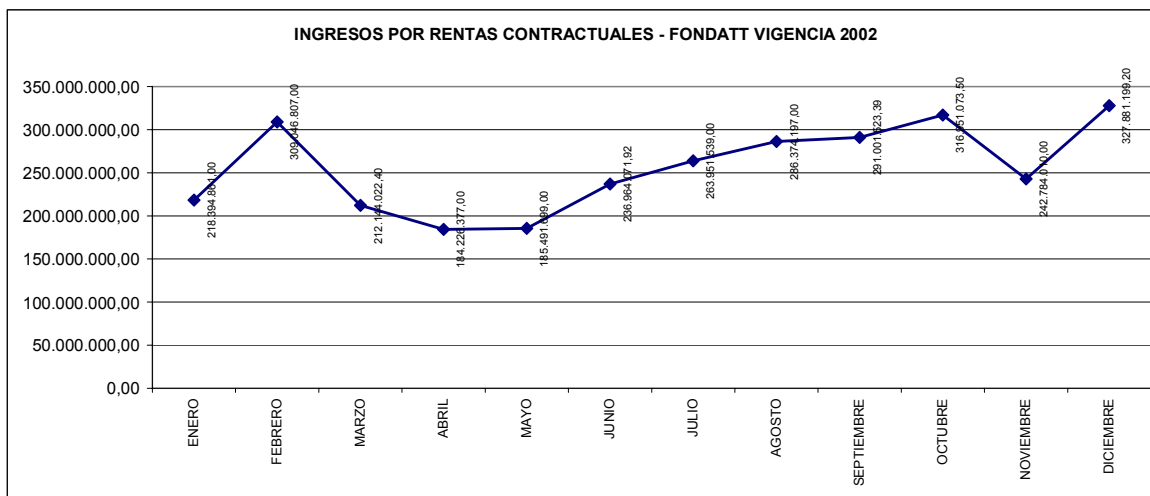
CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Venta de Bienes, Servicios y Productos (Rentas Contractuales):

Corresponde a los ingresos que el FONDATT obtiene, en virtud de las Concesiones de Grúas, Patios, Zonas Azules, Revisión Tecnomecánica, Derechos de Transito, y expedientes y capacidades que recauda a través de la Tesorería de la Secretaría de Transito y Transporte.

Por este concepto la Entidad recaudo \$3.075.211.382.00, alcanzando un nivel de cumplimiento del 108.85%, de este valor las Concesiones aportaron ingresos por derechos de participación en la explotación del servicio \$2.402.512.142.00, equivalente al 78.00%, de los cuales \$2.213.632.014 corresponde a la Concesión SETT y \$170.880.128 a la Concesión Revisión Tecnomecánica. La Concesión Grúas terminó de prestar sus servicios al finalizar la vigencia 2001 y la Concesión Patios aún vigente no reporto ingresos por la explotación del servicio.

En la siguiente Gráfica se observa el nivel de recaudo por este rubro:



Fuente: STT - FONDATT Ejecución Presupuesto de Ingresos Vigencia 2002

Gráfico 07 Ingresos por Rentas Contractuales

Finalmente, los **Recursos de Capital** generaron \$1.291.715.99.65, originados de rendimientos por operaciones financieras en \$316.228.709.74 y otros recursos de capital por \$975.487.280.01 por concepto de estado de cuentas, fotocopias y remates de bienes de la entidad. Su participación del 0.03% con respecto al total de los ingresos no es muy significativa.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

2.3.2 Ejecución Presupuesto de Gastos e Inversión:

Para el año 2002 el Fondo de educación y Seguridad Vial – FONDATT presentó un presupuesto inicial de gastos e inversión de \$72.535.320.000.00 con una reducción al final de la vigencia de \$40.889.973.000.00, estableciendo un presupuesto definitivo \$31.645.347.000.00, de los cuales el 37.00% se asignaron a Gastos de Funcionamiento (\$11.724.680.000.00) y el 63.00% a cubrir los Gastos de Inversión (\$19.920.667.000.00).

Al finalizar el año se reporta una ejecución de \$30.883.223.891.16, equivalente al 97.59% del total aforado, representada en giros por \$14.962.112.449.47 y reservas y compromisos por \$15.921.121.442.00. La Tabla 05, presenta la estructura presupuestal a nivel de concepto.

TABLA 05
FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL FONDATT
EJECUCION PRESUPUESTO GASTOS E INVERSION A DICIEMBRE 31 DE 2002

CODIGO	NOMBRE	INICIAL	MODIFICACIONES	DEFINITIVO	EJECUTADO	% EJECUCION	AUTORIZACION GIROS	% EJECUCION GIROS
3	Gastos	72.535.320.000,00	-40.889.973.000,00	31.645.347.000,00	30.883.233.891,15	97,59%	14.962.112.449,47	47,28%
3.1	Gasto de Funcionamiento	11.724.680.000,00		11.724.680.000,00	11.475.148.931,49	97,87%	7.873.553.705,38	67,15%
3.1.1	Administrativos y Operativos	11.724.680.000,00	-118.165.490,40	11.606.514.509,60	11.357.228.032,09	97,85%	7.755.632.805,98	66,82%
3.1.1.01	Servicios Personales	661.000.000,00	-362.200.000,00	298.800.000,00	290.074.137,50	97,08%	248.515.899,68	83,17%
3.1.1.02	Gastos Generales	11.063.680.000,00	244.034.509,60	11.307.714.509,60	11.067.153.894,59	97,87%	7.507.116.906,30	66,39%
3.1.5	Pasivos Exigibles	0,00	118.165.490,40	118.165.490,40	117.920.899,40	99,79%	117.920.899,40	99,79%
3.3	Inversión	60.810.640.000,00	-40.889.973.000,00	19.920.667.000,00	19.408.084.959,66	97,43%	7.088.558.744,09	35,58%
3.3.1	Directa	60.810.640.000,00	-41.529.340.683,00	19.281.299.317,00	18.768.717.277,51	97,34%	6.449.191.061,94	33,45%
3.3.1.11	Bogotá para vivir todos del mismo lado	60.810.640.000,00	-41.529.340.683,00	19.281.299.317,00	18.768.717.277,51	97,34%	6.449.191.061,94	33,45%
3.3.1.11.01.01.1165	Educación y Prevención de la accidentalidad	540.000.000,00	-49.403.520,00	490.596.480,00	486.038.688,67	99,07%	351.025.337,75	71,55%
3.3.1.11.01.02.6219	Apoyo institucional Convenio STT-Policía Nacional	13.800.000.000,00	-11.423.128.387,00	2.376.871.613,00	2.243.793.388,53	94,40%	747.529.750,40	31,45%
3.3.1.11.01.02.7253	Implementación de estrategias que motiven en el ciudadano el cumplimiento voluntario de normas de tránsito	789.000.000,00	19.923.032,00	808.923.032,00	808.265.175,33	99,92%	772.031.175,57	95,44%
3.3.1.11.01.03.7132	Mejoramiento del sistema de recaudo y cobro	1.225.000.000,00	-67.959.000,00	1.157.041.000,00	973.597.351,67	84,15%	280.708.817,34	24,26%
3.3.1.11.02.11.7254	Expansión y mantenimiento del sistema integral del control de tránsito en Bogotá	26.000.000.000,00	-18.257.402.623,00	7.742.597.377,00	7.728.651.934,31	99,82%	2.212.104.302,97	28,57%
3.3.1.11.07.33.6094	Fortalecimiento de la función institucional STT	18.456.640.000,00	-11.751.370.185,00	6.705.269.815,00	6.528.370.739,00	97,36%	2.085.791.677,91	31,11%
3.3.4	Pasivos Exigibles	0,00	639.367.683,00	639.367.683,00	639.367.682,15	100,00%	639.367.682,15	100,00%

Fuente: STT- FONDATT Sistema Presupuesto Distrital PREDIS 2002

Gastos de Funcionamiento:

Como se muestra en la Tabla anterior, de la asignación definitiva por \$11.724.680.000.00 se ejecutó el 98.00%, equivalente a \$11.475.148.931.49, presentando la siguiente distribución:



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

- Servicios Personales: La asignación definitiva por este concepto fue de \$298.800.000.00 y al finalizar la vigencia presenta una ejecución del 97.08%. Los recursos se destinaron al pago de Honorarios y Remuneración de Servicios Técnicos.
- Gastos Generales: El presupuesto definitivo fue de \$11.307.714.509.60 y su ejecución alcanzó el 97.87%, con una participación del 96.00% de los Gastos de Funcionamiento, donde \$7.507.116.906.30 son giros y \$3.560.036.988.00 se constituyeron como reservas y compromisos.
- Para atender los Pasivos Exigibles, se estimaron \$118.165.490.40 desembolsados en un 99.79%

Inversión:

Por este rubro el Fondo de Educación y Seguridad Vial presenta una asignación inicial de \$60.810.640.000.00, reducida en el transcurso del año en \$40.889.973.000.00, para un aforo definitivo \$19.920.667.000.00. Al final de la vigencia reporta una ejecución del 97.43%, mostrando giros por \$7.088.558.744.09 y reservas de \$12.319.526.215.00

El rubro de Inversión participa con el 63.00% con relación al total ejecutado por el FONDATT, así:

- La inversión Directa reporta una aplicación de recursos por \$19.281.299.317.00, equivalente al 97.00% del total asignado a Inversión, dirigidos a cumplir con los objetivos del Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”: asignando para Cultura Ciudadana \$4.883.432.125.00 que alberga los Proyectos 1165 Educación y Prevención de la Accidentalidad, 6219 Convenio STT- Policía Nacional, 7253 Implementación de estrategias para el cumplimiento normativo de normas de tránsito y 7132 Mejoramiento del Sistema de Recaudo y Cobro; para Productividad \$7.742597.377.00 destinados al proyecto 7254 Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de control de tránsito; y para Gestión Pública Admirable \$6.705.269.815.00 para cubrir los gastos que demanda el proyecto 6094 Fortalecimiento de la Función Institucional.
- Los pasivos exigibles, calculados en \$639.367.682.15 reportan una ejecución del 100.00%



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

2.3.3 Conclusiones:

- Comparando el recaudo total frente al presupuesto definitivo de ingresos, presentando una ejecución activa del 131.29%, se puede afirmar que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., cumplió eficientemente en el recaudo de sus Ingresos, teniendo en cuenta que es impredecible establecer en qué medida se recaudara la cartera morosa, pues depende primero de la voluntad del usuario infractor de las normas de tránsito para conciliar su deuda y segundo, de la aplicación del Código Nacional de Tránsito para ser efectivo el cobro coactivo.

Sin embargo, la reducción del presupuesto de ingresos, en más de un 50.00%, justificado por el bajo nivel de recaudo que presentaron algunos renglones rentísticos de Ingresos Corrientes y de Recursos de Capital en la vigencia, especialmente Multas y Comparendos que arrastra una cartera morosa de \$200.000. Millones, aproximadamente; es el reflejo de las deficiencias e improvisación de la Secretaría en la implementación de políticas de recudo, conciliación y sanción, aplicando el Código Nacional de Tránsito para recupera estos dineros. La situación descrita, deja en evidencia que el recaudo resulto precario en términos de la magnitud de la cartera morosa.

- En términos generales, el Fondo de Educación y Seguridad Vial contó con un presupuesto definitivo por \$31.645.347.000.00, suma que al finalizar el año reflejó un cumplimiento del 131.29% en su parte activa, al recaudar \$41.546.000.420.53 y del 97.59% en la pasiva, al contabilizar giros por \$14.962.112.449.47 y reservas y compromisos por \$15.921.121.442.00, resultados que al ser confrontados determinaron un **superávit presupuestal de \$10.662.877.529**



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

**3. DICTAMEN DE AUDITORIA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE
INTEGRAL – MODALIDAD ABREVIADA**



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Doctor

JAVIER ALBERTO HERNÁNDEZ LÓPEZ

Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C.

Director del Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT

Ciudad

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política y el Decreto 1421 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral - Modalidad Abreviada a la SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA D.C. - FONDATT, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen del Balance General a 31 de diciembre de 2002, y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002; (cifras que fueron comparadas con las de la vigencia anterior), comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables, la evaluación y análisis de la ejecución de los planes y programas de gestión ambiental y de los recursos naturales y la evaluación al Sistema de Control Interno.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada y analizada por la Contraloría de Bogotá. La responsabilidad de la Contraloría de Bogotá consiste en producir un informe integral que contenga el concepto sobre la gestión adelantada por la administración de la entidad, que incluya pronunciamientos sobre el acatamiento a las disposiciones legales, la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno, y la opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables.

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, serán corregidos por la administración, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por consiguiente en la eficiente y efectiva gestión del control y vigilancia del tránsito y transporte de Bogotá D.C, en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con las normas de Auditoría Gubernamental Colombianas, compatibles con las de General Aceptación, así como las políticas y procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Bogotá, por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de la planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar los conceptos y la opinión expresada en el informe integral. El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los Estados Contables y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del Sistema de Control Interno.

Concepto sobre la Gestión y Resultados

Los resultados positivos y/o negativos base para conceptuar sobre la gestión adelantada por la administración de la entidad, se describen brevemente a continuación:

La aplicación de la encuesta referencial para evaluar el Sistema de Control Interno Institucional determinó que la Secretaría de Tránsito y Transporte no cuenta con un sistema integrado de información para el Área de Tesorería y Almacén, situación que dificulta la depuración y actualización de la información que produce el almacén por el manejo de los bienes.

La Oficina Asesora de Tecnología no cuenta con mecanismos de validación, verificación y monitoreo eficientes para las aplicaciones sistematizadas, ni se evidencia que se tengan controles a los aplicativos manejados por el SETT, Data Tools y la Concesión Revisión Técnico-mecánica; además, no posee puntos de red que le permitan consultar la información en tiempo real; la integración de la información presenta un grado incipiente de sistematización especialmente en el nivel operativo; es decir, no cuenta con la capacidad técnica de apoyo a las tareas administrativas y operativas de la Entidad, ni satisface los requerimientos de seguridad, integralidad y oportunidad en la información.

Lo anterior ha generado un riesgo alto al no contar la entidad con información útil, veraz y oportuna, tanto para la toma de decisiones, como para mejorar la atención al ciudadano

Persisten las inconsistencias que maneja el sistema de multas y comparendos, no se avanza en la identificación de las causas por la cuales se presenta los diferentes tipos de errores en los comparendos o en el pago de ellos, sumado a este problema, existe descoordinación de las áreas involucradas en el recaudo que agrava más aún la problemática y manejo de su proceso sistematizado; por ejemplo, de una base de datos compuesta por 1.747.440 usuarios morosos, presenta hechos tales como:



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

- Existen 559.379 registros de usuarios morosos que adeudan por comparendos \$189.9 Millones. Existen 13.851 registros de infractores con comparendos por valor inferior a \$1.000, los cuales en la mayoría de los casos se ocasionan a causa de las diferencias existentes entre el valor liquidado automáticamente por el sistema de Multas y Comparendos y la Tabla de autoliquidación utilizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte para este fin, el valor total de esta cartera asciende a \$6.430.237.
- Se presenta desactualización del Registro Distrital Automotor, ya que aproximadamente el 47% de los vehículos de infractores no tienen identificado el tipo de servicio al cual pertenecen.
- Las resoluciones sancionatorias de los comparendos (multas) impuestos por la autoridad competente de la Secretaría de Tránsito y Transporte a conductores infractores de las normas de tránsito de vehículos tanto públicos como privados, cuya competencia está a cargo de la Inspección 6ª de Tránsito; la cual los sanciona mediante resolución motivada, ejecutoriada y debidamente notificada en estrados, según lo establecen los artículos 238, 239, 241 y 242 del Código Nacional de Tránsito; para el período comprendido entre el 17 de julio de 1997 y el 31 de marzo de 1998, perdieron su fuerza ejecutoria, debido a que han transcurrido más de cinco (5) años de estar en firme, sin que la STT haya realizado acción alguna para recaudar estos dineros. A la fecha de elaboración de este informe (7 de abril de 2003), se pudo establecer que el Grupo de Jurisdicción Coactiva no ha iniciado acciones de cobro a estas multas, por lo aquí expuesto, este ente de control considera que se presentó un presunto daño al patrimonio al Distrito Capital por valor de \$12.390.124.849, correspondiente a 138.214 resoluciones sancionatorias de conductores infractores, del período inicialmente mencionado, distribuidas así:

Año 1997, 70.392 comparendos por valor de \$5.977.143.730 y Primer trimestre de 1998, 67.822 comparendos por valor de \$6.412.981.119.

Debido a que estas resoluciones prestan mérito ejecutivo, la STT no adoptó los mecanismos necesarios oportunamente para evitar que estos actos administrativos perdieran fuerza ejecutoria, según lo establecido en el artículo 66 del Código Contencioso Administrativo.

En cuanto a los canales de comunicación para informar al usuario sobre derechos, servicios y programas que realiza la Secretaría de Tránsito han mejorado, durante el año 2002 se realizaron boletines ilustrativos, ruedas de prensa (incluidos operativos, eventos y lanzamientos de productos) y una campaña masiva de radio,



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

prensa y televisión promocionando educación y conducta ciudadana para el cumplimiento normativo y prevención de accidentes de tránsito de peatones.

No cuenta con indicadores de impacto y efectividad que le permitan controlar su gestión en relación con los servicios prestados a la comunidad, de igual forma, no mide la incidencia de los servicios entregados en concesión y su impacto social.

En relación con la imposición de multas y comparendos, la actividad tampoco cuenta con patrones de medida que le faciliten a la Secretaría un control efectivo, no solo de los niveles de recaudo sino de la calidad de la información existente sobre el tema y del tiempo que demora la administración para aplicar, modificar y descargar los comparendos.

La organización, adecuación y control de la memoria institucional y de archivo de la entidad es verdaderamente caótica. La Secretaría de Tránsito, no posee un archivo adecuado, en donde se pueda consultar la documentación que maneja, lo cual genera desorganización documental, inseguridad en la custodia de los documentos y eventualmente retraso en la toma de decisiones en perjuicio de la administración; así mismo, el proceso de evaluación, detecta pérdida de soportes en las carpetas de los contratos en el área jurídica que hacen ineficiente el proceso de organización y custodia de los documentos.

La situación financiera y presupuestal permitió establecer que comparado el recaudo total por \$41.546.000.420.53, frente al presupuesto definitivo de ingresos por \$31.645.347.000.00, la Entidad presentó una ejecución activa del 131.29%, se puede afirmar que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., cumplió eficientemente en el recaudo de sus Ingresos, teniendo en cuenta que es impredecible establecer en qué medida se recaudara la cartera morosa, pues depende primero de la voluntad del usuario infractor de las normas de tránsito para conciliar su deuda y segundo, de la aplicación del Código Nacional de Tránsito para ser efectivo el cobro.

Sin embargo, la reducción del presupuesto de ingresos, en más de un 50.00%, justificado por el bajo nivel de recaudo que presentaron algunos renglones rentísticos de Ingresos Corrientes y de Recursos de Capital en la vigencia, especialmente Multas y Comparendos que arrastra una cartera morosa de \$200.000. Millones, aproximadamente; es el reflejo de las deficiencias e improvisación de la Secretaría en la implementación de políticas de recaudo, conciliación y sanción y en la aplicación del Código Nacional de Tránsito para recuperar estos dineros. La situación descrita, deja en evidencia que el recaudo resultó precario en términos de la magnitud de la cartera morosa.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

En términos generales, el Fondo de Educación y Seguridad Vial contó con un presupuesto definitivo por \$31.645.347.000.00, suma que al finalizar el año reflejó un cumplimiento del 131.29% en su parte activa, al recaudar \$41.546.000.420.53 y del 97.59% en la pasiva, al contabilizar giros por \$14.962.112.449.47 y reservas y compromisos por \$15.921.121.442.00, resultados que al ser confrontados determinaron un superávit presupuestal de \$10.662.877.529

En lo concerniente, a la evaluación y cumplimiento de metas del Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”, la gestión de la Entidad conjuntamente con la Policía Metropolitana de Tránsito fue sobresaliente al lograr cumplir en un 100% con las metas trazadas para el Proyecto 6219 Apoyo Institucional (Convenio STT – Policía Nacional), logrando Reducir en 5 % anual el número de homicidios, lesionados por accidentes de tránsito y choque simples con relación a los ocurridos en el año 2000 (836 homicidios, 17.391 lesionados, 30.906 choques simples)

En la Tabla 06, se presentan los datos sobre accidentalidad de tránsito en Bogotá que clasifica la Policía de Metropolitana según el grado de severidad ocurridos durante los años 2000, 2001 y 2002, observándose una disminución de la accidentalidad a diciembre 31 de 2002 del 16.34 %, el porcentaje de disminución real para el 2002 es del 5.46% con relación al año 2001.

TABLA 06
ACCIDENTALIDAD EN BOGOTÁ POR GRADO DE SEVERIDAD

ACCIDENTALIDAD	2000	2001	2002	VARIACION 2000/2001		VARIACION 2001/2002		VARIACION 2000/2002	
				CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
Choque simples	30.906	25.896	23.853	5.010	16,21	2.043	7,89	7.053	22,82
Accidentes con heridos	17.391	16.820	16.561	571	3,28	259	1,54	830	4,77
Muertes en accidentes	837	764	692	73	8,72	72	9,42	145	17,32
Total Accidentalidad	49.134	43.480	41.106	5.654	11,51	2.374	5,46	8.028	16,34

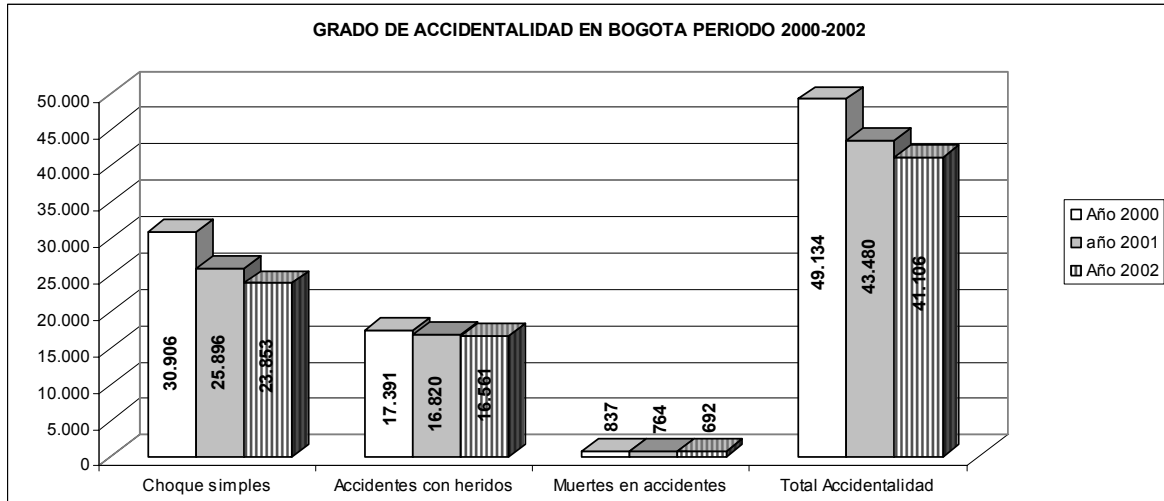
Fuente STT-Oficina Asesora de Planeación, Estadísticas sobre accidentalidad en Bogotá.

La mortalidad por accidente de tránsito a diciembre de 2002 alcanzó a 692, es decir, en Bogotá se presenta un promedio de 1.94 muertes por día, con relación a los años anteriores el promedio de muertes por día ha ido descendiendo; los accidentes con heridos tiende a disminuir levemente y los choque simples disminuyen en más de un 20%

En la siguiente gráfica se ilustra el comportamiento de accidentalidad en Bogotá para los últimos tres años, por grado de severidad.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.



Gráfica 08 Grado de Accidentalidad Bogotá D.C.

Se resalta la gestión de la Policía Metropolitana de Tránsito frente al control operativo del tránsito en Bogotá, por medio de este proyecto ha logrado mejorar sus condiciones de operabilidad, dotándose de los medios logísticos, adecuando sus instalaciones con nuevos esquemas de comunicación y sistematización de la información y un hecho relevante, la capacitación y formación del policía de tránsito, tanto para la aplicación expedita del cumplimiento normativo, como para el control y uso racional de los bienes puestos a su disposición.

Con relación, al cumplimiento de las metas del proyecto 7254 Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá, la gestión de la Entidad fue regular al alcanzar tan solo el 60%, dejando zonas escolares por fuera del proceso de demarcación y señalización horizontal, demarco 23 de las 100 esperadas, esta actividad se inicio en el mes de noviembre, denotando falencias de planeación asociado a un mayor riesgo de accidentes en la población escolar altamente vulnerable y expuesta fácilmente a los accidente de tránsito. Es importante que la Secretaría de Tránsito y Transporte cubra esta necesidad en el menor tiempo posible, identificando sin excepción todas las zonas de Bogotá que albergan comunidad educativa.

Los anteriores hechos, circunstancias e inconsistencias administrativas nos permiten conceptuar que la Gestión adelantada por la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT no fue satisfactoria, no acata las disposiciones que regulan sus actividades y relaciones, su Sistema de Control Interno no refleja un adecuado manejo de los recursos puestos a su disposición, lo cual no le permite consolidar un sistema de información confiable para la toma de decisiones, ni de atención oportuna a sus clientes.

Opinión a los Estados Contables

Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá D. C.

Examinadas las cifras presentadas en los estados financieros por la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá D. C., y luego de evaluado el Sistema de Control Interno Contable, lo que indica que este se limita al manejo de la nómina de la Entidad y al registro de los desembolsos con cargo al convenio del col 12/99 suscrito con el PNUD – Programa de Naciones Unidas para el desarrollo, se pudo observar que existen deficiencias en los canales de comunicación lo cual no permite que a la oficina de contabilidad lleguen en forma oportuna los documentos e información relacionada con los registros de operaciones y transacciones efectuadas por la entidad. En la medida que los sistemas de información apoyan las operaciones, se convierte en un mecanismo de control útil.

La Resolución 400 de 2000 de la Contaduría General de la Nación - Plan General de Contabilidad Pública, establece que las entidades deben efectuar oportunamente la depuración de saldos, en cumplimiento al principio de Revelación antes del cierre de los Estados Financieros.

Con base en lo anterior se evidencia que la secretaría de Transito y Transporte de Bogotá no cumple con:

Deudores: Presenta una subestimación de \$11.453.214 en el saldo contable de la cuenta FAVIDI, como consecuencia de la diferencia que se presenta entre el saldo que registra esta cuenta de \$731.395.496.22 frente al Certificación de FAVIDI por un valor de \$742.848.710.22, no obstante la conciliación realizada con esta entidad.

La Cuenta Deudores - Depósitos Entregados en Administración por \$13.089.946, no presenta la situación real, debido a que esta pendiente de conciliar con el PNUD, desde enero de 2001, cifra que representa el 69.68% del total del activo, reflejando una incertidumbre.

Cuentas por Pagar: La subcuenta Comisión, Honorarios y Servicios presenta un saldo de \$3.000.000, el cual no tuvo movimiento desde el año 2001, lo anterior es evidencia, que los contratos por honorarios profesionales del convenio col 12/99 con el PNUD, no se han depurado al estar pendiente la anulación presupuestal por medio de acta, esto afecta la realidad de las cifras de los estados contables.

En nuestra opinión debido a los efectos de los asuntos mencionados en los párrafos anteriores, los Estados Contables de la Secretaría de Transito y



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Transporte, no presentan razonablemente la situación financiera, en sus aspectos más significativos por el año terminado a 31 de diciembre de 2002, de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptadas prescritas por la Contaduría General de la Nación.

Fondo de Educación Seguridad Vial-FONDATT

Analizadas las cifras presentadas en los estados financieros por el Fondo de Educación Seguridad Vial-FONDATT y luego de evaluado el Sistema de Control Interno Contable, se pudo observar que existen deficiencias en los canales de comunicación lo cual no permite que a la oficina de contabilidad lleguen en forma oportuna los documentos e información relacionada con los registros de operaciones y transacciones efectuadas por la entidad. En la medida que los sistemas de información apoyan las operaciones, se convierte en un mecanismo de control útil.

La Resolución 400 de 2000 de la Contaduría General de la Nación - Plan General de Contabilidad Pública, establece que las entidades deben efectuar oportunamente la Depuración de Saldos, en cumplimiento al principio de Revelación antes del cierre de los Estados Financieros.

Se evidencia que Fondo de Educación Seguridad Vial-FONDATT no cumple con:

Bancos y Corporaciones. El saldo contable presenta una subestimación de \$12.430.099.63 frente al Estado de Tesorería, debido a la falta de conciliación de las cifras.

Los saldos contables de la cuenta Otros deudores y Deudas de Difícil Cobro frente a los saldos del Estado de Tesorería determino una subestimación de \$71.191.488.84, y una sobreestimación de \$76.204.046.46, debido a la falta de conciliación de las cifras a 31 de diciembre del 2002.

Al revisar las conciliaciones bancarias elaboradas por Contabilidad se evidencio que en el Banco del Occidente Cuenta Corriente No. 2530002074-7, existen Notas Debito sin registrar por un valor de \$22.300.735, no obstante que en el Grupo de Tesorería reposan los soportes en los Boletines (dineros ya cobrados por los proveedores) y los registros en libros de bancos; lo anterior nos demuestra que estas áreas no efectúan los cruces de los saldos para establecer diferencias.

Deudores: Al cotejar los saldos contables de la subcuenta Otros deudores – Rendimientos de Deudores, por \$6.318.944.647.65 frente al reporte de la



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Dirección Bancaria Distrital de Operación Bancaria Unidad de Registro y Consolidación por \$6.357.625.422.25 al 31 de diciembre de 2002, por lo tanto existe una subestimación contable \$38.680.775.87.

En las subcuentas Participación por cobrar concesiones Patios e Ingresos por Grúas y Patios se observa:

Los ingresos de la Concesión Patios Lafaurie se encuentra sin registrar en contabilidad según actas y relaciones presentadas por Jaime Hernando Lafaurie Vega de los meses de junio a diciembre a 31 de diciembre de 2002, por conceptos de Ingresos brutos por un valor de \$789.802.144.00, y las siguientes deducciones: por diferentes porcentajes \$488.787.290.00, por tutelas \$197.792.947.00, por fiscalía \$831.060.139.00, por Intereses \$ 49.698.804.00. Por lo anterior se concluye que el saldo contable de esta cuenta esta sobre o subestimada en menos \$777.537.036. 00

En cuanto a la Concesión Grúas Coro, se encuentra sin registrar \$48.602.295, según relación de Ingresos y Participación STT presentada por la Universidad Nacional en su calidad de Interventor, presentando una subestimación de este mismo valor en el saldo contable.

Propiedad Planta y equipo - Bienes Muebles en Bodega. Los saldos contables de la subcuenta Muebles Enseres y Equipo de Oficina presenta una sobre estimación de \$226.200.00 en relación al Informe de Almacén.

La cuenta Bienes en Comodato presenta una subestimación de \$147.507.829, debido a que no han sido registrados contablemente.

La Cuenta Bienes Entregados a Terceros – Bienes Entregados en Administración (Policía) subcuenta Otros) al 31 de diciembre de 2002, tiene una incertidumbre de \$ 59.842.882.425.46 en relación al Informe de almacén (Bienes recibidos de la ETB), debido a que este inventario no se ha realizado y no tiene cifras ciertas.

Cuentas por Pagar - Subcuenta Bienes y Servicios presenta una incertidumbre de \$216.455.540.36 frente al informe de las cuentas por pagar en poder del tesorero y las cuentas comprometidas al 31 de diciembre de 2002, lo anterior debido a que no se han depurado valores de contratos de los años 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 y 2001, pendientes de cancelar o legalizar en contabilidad.

La cuenta Obligaciones en Investigación por un valor de \$730.868.090.26 corresponde a cuentas sin depurar con anterioridad al año 1999, lo cual para los registros contables es una incertidumbre.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

En nuestra opinión, excepto por lo expresado en los párrafos precedentes, los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT, presentan razonablemente la situación financiera, en sus aspectos más significativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2002, de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptadas prescritas por la Contaduría General de la Nación.

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No. 1 se estableció treinta y cinco (35) hallazgos administrativos, cuatro (4) hallazgos con alcance fiscal en cuantía de SEIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y DOS (\$6.587.389.872.00) MONEDA CORRIENTE, dos (2) hallazgos con incidencia disciplinaria y uno (1) con incidencia penal. Con el fin de identificarlos claramente, en el anexo mencionado se han codificado los hallazgos de conformidad con la numeración que les correspondió en el capítulo cuarto “Resultados de la Auditoría”, de este informe.

Concepto sobre fenecimiento

Por el concepto desfavorable emitido en cuanto a la gestión realizada, el incumplimiento de la normatividad vigente, las deficiencias y debilidades detectadas en el Sistema de Control Interno el cual arrojó una calificación final de 3.23 y la opinión expresada sobre la no razonabilidad a los Estados Contables de la Secretaría de Tránsito y Transporte y la razonabilidad expresada con salvedad a los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, la cuenta rendida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. y el FONDATT adscrito a ella, correspondiente a la vigencia 2002, **no se fenece**.

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. - FONDATT, debe diseñar un Plan de Mejoramiento, que permita solucionar las deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser remitido a la Contraloría de Bogotá, dentro de los quince días siguientes al recibo del informe por parte de la Entidad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

El Plan de Mejoramiento debe detallar las medidas que se tomarán respecto a cada uno de los hallazgos identificados, cronograma en que implementarán los correctivos, responsables de efectuarlos y del seguimiento a su ejecución.

Bogotá, D.C., Abril de 2003

JUAN FERNANDO GÓNGORA ARCINIEGAS
Director Sector Infraestructura y Transporte



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4. RESULTADOS DE LA AUDITORIA

4.1 SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO

A continuación se describen los resultados por cada uno de los ítems contenidos en el Plan de Mejoramiento Suscrito con la Entidad en virtud de la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular Vigencia 2001.

4.1.1 Sistema de Control Interno.

El proceso Auditor identificó catorce (14) hallazgos administrativos, de los cuales nueve (9) cumplieron con los compromisos planteados por la administración y subsanaron la irregularidad; cuatro (4) hallazgos avanzaron parcialmente de conformidad con las acciones planteadas y uno (1) no presentó avance de cumplimiento, correspondiente al numeral **4.1.2.7**, ratificándose la inconsistencia en los mismos términos planteados.

4.1.2 Sistemas de Control Interno Contable.

Se identificaron diez (10) hallazgos administrativos, de los cuales siete (7) fueron objeto de los correctivos propuestos por la Entidad, dos (2) presentaron avance parcialmente y uno (1) no presentó avance de cumplimiento, correspondiente al numeral **4.2.1.5** ratificándose la inconsistencia en los mismos términos planteados.

4.1.3 Evaluación a los Estados Contables.

Se identificaron veinticuatro (24) hallazgos administrativos, con el siguiente avance de cumplimiento: La Entidad adelantó las acciones propuestas para subsanar ocho (8) hallazgos, corrigió parcialmente trece (13) hallazgos y no tomó los correctivos propuestos para cuatro (4) hallazgos, que en su orden corresponde: al numeral **4.2.2.13**; a la Cuenta Contable **1920 Bienes Entregados a Terceros** por \$59.800 Millones, correspondiente a los bienes entregados por la ETB; a la Cuenta Contable **8315 Activos Totalmente Depreciados**; y **4.2.2.13** litigios o demandas por todo tipo de proceso que a la fecha no se reflejan contablemente; hallazgos que se ratifican en los términos planteados por el proceso auditor.

4.1.3 Evaluación Presupuestal.

Se identificaron dos (2) hallazgos administrativos los cuales fueron corregidos.

4.1.4 Evaluación Plan de Desarrollo.

Se identificaron ocho (8) hallazgos administrativos, los cuales fueron corregidos en su totalidad.

4.1.5 Actividades Sistematizadas.

Se identificaron seis (6) hallazgos administrativos, de los cuales tres (3) fueron objeto de los correctivos propuestos por la Entidad, uno (1) presentó avance parcialmente y dos (2) no presentaron avance de cumplimiento, correspondiente a los numerales **4.6.4** y **4.6.5**, ratificándose la inconsistencia en los mismos términos planteados por el proceso auditor.

4.1.6 Proceso de chatarrización.

El proceso Auditor identificó cuatro (4) hallazgos administrativos, de los cuales dos (2) cumplieron con los compromisos planteados por la administración y subsanaron la irregularidad y dos (2) hallazgos avanzaron parcialmente de conformidad con las acciones planteadas.

4.1.7 Contratos de concesión.

Referente al contrato de concesión 01 de 1994, numeral 4.8.7 del plan de mejoramiento, la Entidad presentó la demanda de reparación directa contra la Nación por los perjuicios generados por la expedición del Decreto 2150, razón por la cual los resultados dependen de los efectos que surta dicha demanda. Para el numeral 4.8.9, se implementaron los correctivos planteados por la entidad. El hallazgo **4.8.10** en cuanto a los faltantes de equipos, se ratifica como inconsistencia en virtud a que la entidad no aporta las pruebas garantes de la recuperación de los mismos; por último, para el numeral 4.4.8 se observa gestión, sin llegar a ningún acuerdo con el contratista, razón por la cual el hallazgo persiste.

En cuanto al contrato de concesión 093 de 1996, se ratifica el numeral **4.8.6** como irregularidad, teniendo en cuenta que el concesionario no ha girado los respectivos aportes al FONDATT; de igual forma se ratifica la inconsistencia sobre la cláusula de reversión.

Para el contrato de concesión 093 de 1995, el correctivo está sujeto a la liquidación del contrato.

La Operacionalización del plan de mejoramiento se refleja en el Anexo No. 2.

4.2 EVALUACIÓN AL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

Con el fin de determinar el nivel de riesgo de la Secretaría de Tránsito y Transporte se evaluó el Sistema de Control Interno Institucional, a partir de la evaluación de las Líneas Básicas de Auditoría definidas en el Plan de Auditoría Sectorial – PAS 2002.

La evaluación al Sistema de Control Interno de la Secretaría de Tránsito y Transporte se abordó a partir de la valoración y medición de las cinco fases fundamentales del sistema: el Ambiente de Control, la Administración del Riesgo, la Operacionalización de los Elementos, la Documentación y la Retroalimentación.

Fase 1: Ambiente de Control

El ambiente de control interno, entendido como la forma de ser y de operar de una entidad o como la expresión de la filosofía del estilo de dirección en cuya responsabilidad recae la implementación del sistema de control interno, presentó un nivel de riesgo medio. Esta fase está caracterizada por la actitud y compromiso de la alta dirección en el sistema de control interno, así como por las pautas de comportamiento de los servidores públicos en la institución que obran como regulación para que sus actuaciones sean consecuentes con los valores adoptados para el cumplimiento de los objetivos misionales de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT.

Los principios y valores presentan como factores de valoración la identificación y sensibilización, la difusión e interiorización de compromisos. Al respecto, la secretaría de tránsito y transporte –FONDATT, adoptó el código de ética, mediante la resolución nº 531 del 9 de octubre 2002.

4.2.1 En cuanto al compromiso y respaldo, la alta dirección debe rediseñar los métodos y procesos definidos en su plan estratégico, para socializar el código de ética y comprometer a la oficina de control interno en este proceso, orientando la formación de los valores organizacionales y humanos y midiendo el compromiso de los funcionarios con los principios y valores institucionales allí expresados.

La cultura de autocontrol abarca como factores de valoración la sensibilización, capacitación e interiorización y compromiso; observándose que a pesar de haber divulgación por parte de la oficina asesora de control interno, falta compromiso por parte de los directivos de las demás dependencias.

El diálogo y comunicación dentro de la organización, fundamental en la articulación del sistema de control interno, se considera formal.

La evaluación a esta fase de ambiente de control, arrojó una calificación promedio de 3.44 ubicando la misma, en un nivel de riesgo medio y una escala de valoración de bueno.

Fase 2: Administración del Riesgo.

Esta fase comprende la identificación, análisis y administración del riesgo a la que está expuesta la entidad, partiendo del nivel estratégico en cuanto a factores económicos, sociales, políticos, legales y tecnológicos; de los riesgos del entorno inmediato que tienen que ver con los competidores, proveedores, clientes y por último, los riesgos basados en factores internos frente a los sistemas de información (vulnerabilidad), personal vinculado (calidad y motivación), naturaleza de los procesos, entre otros.

4.2.2 Al respecto, los resultados de la evaluación confirman que la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, identificó los factores internos de riesgo, mediante el levantamiento de los procedimientos en cada una de las dependencias; sin embargo, en esta labor no participaron algunos funcionarios que ejecutan procesos y procedimiento críticos para la entidad, no incluyó procesos indispensables para el desarrollo de actividades misionales como el de las concesiones, no cuenta con una escala de valoración que permita medir los niveles de vulnerabilidad de la administración, no se diseñó de manera concertada ni se difundió adecuadamente entre todos los funcionarios de la entidad, ni hay controles que permitan conocer las acciones llevadas a cabo por las diferentes dependencias a fin de mitigar los riesgos.

La evaluación a esta fase, arrojó una calificación promedio de 3.05 ubicándola en un nivel de riesgo medio y una escala de valoración de bueno. Su calificación obedece más a los controles que realizan los funcionarios en el accionar diario de las actividades, garantía que no justifica la inconsistencia, existiendo aún, la necesidad de replantear el manejo de los riesgos.

Fase 3: Operacionalización de los Elementos.

Esta fase hace referencia a la articulación e interrelación del esquema organizacional, planeación, los procesos y procedimientos, el desarrollo del talento humano, los sistemas de información, la democratización de la administración pública y los mecanismos de verificación y evaluación, factores de valoración a tener en cuenta en el sistema de control interno.

Esquema organizacional:

La Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT presenta un esquema organizacional funcional con líneas de autoridad definidas en pocos niveles, encaminadas al cumplimiento de funciones y metas rígidas, con la debida armonización, coherencia y articulación entre dependencias.

Planeación:

Cuenta con herramientas de planeación que orientan sus acciones al cumplimiento de su misión, representadas en su Plan Estratégico que estructura los planes de acción por dependencia, complementado con el Manual de Funciones, Procesos y Procedimientos e indicadores de gestión.

Procesos y Procedimientos:

4.2.3 La Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT, con el concurso de todos los funcionarios realizó una depuración y actualización de los procesos y procedimientos, acto que culminó con la Resolución N° 114 del 14 de febrero de 2002. Al momento de la evaluación se detectó que se vienen realizando actualizaciones y modificaciones unas debido a la expedición del nuevo Código Nacional de Tránsito y otras por mejora de los procesos; sin embargo, existen algunas áreas donde los funcionarios responsables de ejecutar los procesos y procedimientos no los conocen, como es el caso de la Subsecretaría Técnica y el Grupo de Recaudo de la Subsecretaría Financiera; además se está a la espera de que la Oficina Asesora de Planeación oficialice dichas modificaciones.

Desarrollo del Talento Humano:

Se observa que la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT fijo el plan de capacitación para la vigencia, siguiendo los principios consagrados en el Decreto Ley 1567 de 1998 y las necesidades por dependencia.

Sistemas de Información:

4.2.4 La Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT no cuenta con un sistema integrado de información para el área Tesorería y Almacén, situación que dificulta la depuración y actualización de la información que produce el almacén por el manejo de los bienes para evitar inconsistencias y tener una información más confiable.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

La Oficina Asesora de Tecnología no cuenta con mecanismos de validación, verificación y monitoreo eficientes para las aplicaciones sistematizadas, ni se evidencia que se tengan controles a los aplicativos manejados por el SETT, Data Tools y la Concesión Revisión Técnico-mecánica; además, no posee puntos de red que le permitan consultar la información en tiempo real; la integración de la información presenta un grado incipiente de sistematización especialmente en el nivel operativo, en razón a que aún no se cuenta con el cableado estructurado para la red y adicionalmente no posee mecanismos de validación de la información suministrada por los concesionarios.

Lo anterior ha generado un riesgo alto al no contar la entidad con información útil, exacta y oportuna para la toma de decisiones.

Democratización de la Función Pública:

El Plan estratégico de la Entidad se enmarca estrictamente en el Plan de Desarrollo Distrital, el cual ha sido discutido en los Consejos Territoriales de Planeación con miembros de las organizaciones civiles.

Mecanismos de Verificación y Evaluación:

4.2.5 La Secretaría de Tránsito y Transporte a través de la Resolución N° 464 de agosto de 2001, adoptó el Manual de indicadores acorde con la nueva estructura. Si bien éste Manual cuenta con un número significativo de indicadores que permiten medir la Eficiencia y Eficacia de cada una de las áreas misionales de la entidad, no incluyó indicadores de impacto y efectividad que le permitan controlar su gestión en relación con los servicios prestados a la comunidad.

Adicionalmente, no todas las actividades cuentan con indicador, es el caso del desarrollo de las funciones encomendadas a algunos concesionarios las cuales no presentan indicadores establecidos por la Secretaría que permitan medir sus niveles de eficacia, eficiencia e impacto. En relación con la imposición de multas y comparendos, la actividad tampoco cuenta con patrones de medida que le faciliten a la Secretaría un control efectivo, no solo de los niveles de recaudo sino de la calidad de la información existente sobre el tema y del tiempo que demora la administración para aplicar, modificar y descargar los comparendos.

La evaluación a la fase de Operacionalización de los Elementos, arrojó una calificación promedio de 3.26, ubicando a la misma, en un nivel de riesgo medio y una escala de valoración de bueno.

Fase 4: Documentación.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Entendida ésta fase como la descripción y existencia de manuales de funciones, procesos y procedimientos e información y documentación de la planeación, esquema organizacional, normas, principios y valores y memoria institucional documentada.

4.2.6 La evaluación obtuvo una calificación promedio de 3.05 ubicada en un nivel de **riesgo medio**, el cual obedece a que cada dependencia a partir del año 2001 ha venido organizando su archivo; sin embargo la organización, adecuación y control de la memoria institucional y de archivo de la entidad es verdaderamente caótica. La Secretaria de Transito – FONDATT, no posee un archivo adecuado, en donde se pueda consultar la documentación que maneja, lo cual genera desorganización documental, inseguridad en la custodia de los documentos y eventualmente retraso en la toma de decisiones en perjuicio de la administración; así mismo el Grupo de Auditoría detecto perdida de soportes en las carpetas de los contratos en el área jurídica que hacen ineficiente el proceso de organización y custodia de los documentos.

Se pudo establecer que la administración cuenta con dos sitios para guardar la documentación que contiene la memoria institucional de la STT – FONDATT, uno se encuentra ubicado en la calle 21 N° 16-35 y el otro en las instalaciones del patio N° 4 (Avenida 3ª N° 36-38). Ninguno de los dos sitios cuenta con personal de archivo que maneje los documentos y sólo existe en cada uno un vigilante encargado de las instalaciones.

Por lo anterior, la administración viene incumpliendo con lo establecido en la Ley N° 594 de Julio de 2000 “Por la cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones”; así mismo, no se ha cumplido con las pretensiones y objetivos del proyecto “Desarrollo e Implementación del Sistema Único de Archivos Distritales”, que lidera la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Fase 5: Retroalimentación.

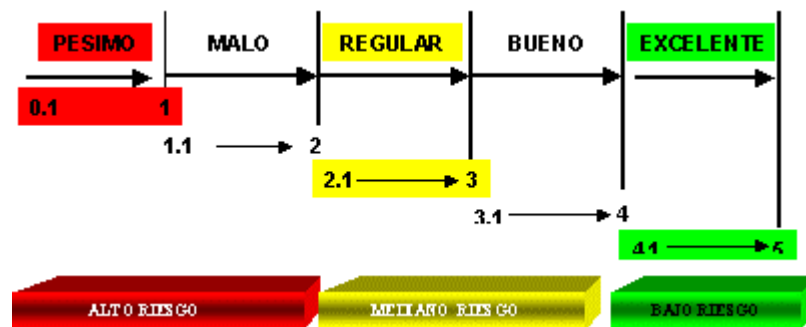
La Retroalimentación es la fase final y dinamizadora del Sistema de Control Interno; con ella se busca básicamente generar una evaluación que permita establecer el grado de cumplimiento en el logro de los objetivos y metas programadas en el período y a su vez sirve para iniciar y retroalimentar el nuevo proceso ya que permite efectuar el diagnóstico para determinar fortalezas y debilidades y manejar las amenazas tanto internas como externas.

El comité de Coordinación del Sistema de Control Interno fue creado mediante la resolución n° 436 del 27 de julio de 2001, durante el año 2002 se reunió 17 veces haciendo énfasis en el código de ética y en el plan de mejoramiento.

La evaluación a esta fase de retroalimentación, arrojo una calificación promedio de 3.35, ubicando esta fase en un nivel de riesgo medio y una escala de valoración de bueno.

Síntesis de la evaluación y calificación del sistema de control interno.

La calificación del Sistema de Control Interno se obtiene de la sumatoria de las fases, dividida por el número de ellas, el resultado se clasifica en los siguientes rangos:



Como se observa en la Tabla 07 el resultado de la aplicación del cuestionario tipo y consolidada su información en la Tabla de Agregación General de Resultados, la evaluación al Sistema de Control Interno de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá - FONDATT, obtuvo una calificación de 3.23, es decir, la entidad esta expuesta a un nivel de Riesgo medio, con una escala de valoración de Bueno en una rango de 1 a 5.

Las debilidades señaladas en cada una de las fases afectan la efectividad del sistema de control interno de la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT, durante el año 2002, incidiendo en el logro de los objetivos, por lo cual la administración deberá implementar los mecanismos que coadyuven a establecer las estrategias necesarias para subsanarlas, determinando los responsables, el tiempo y los recursos para su implementación.

Es de resaltar la gestión de la administración durante la vigencia 2002 en cuanto al sistema de control interno, lo cual se evidencia en la implementación del mapa de riesgos, código de ética y en la calificación preliminar que para el 2001 fue de 2.0 y en el año 2002 llegó a 3.23.

TABLA 07
CALIFICACION FINAL SISTEMA CONTROL INTERNO - STT

ITEM	FASES	CALIF.	%	TOTAL
1	AMBIENTE DE CONTROL	3.44	20%	0.69
2	ADMINISTRACION DEL RIESGO	3.05	20%	0.61
3	OPERACIONALIZACION DE LOS ELEMENTOS	3.26	20%	0.66
4	DOCUMENTACION	3.05	20%	0.61
5	RETROALIMENTACION	3.35	20%	0.67
	TOTAL		100%	3.23

4.3 EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES

Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C.

Una vez evaluadas las cifras presentadas en el Balance General a 31 de diciembre de 2002 y en el Estado de Actividad Económica y Social de la Secretaría de Tránsito y Transporte – STT se encontraron las siguientes situaciones:

La Secretaría de Tránsito y Transporte, posee Activos por valor de \$19.937.699 miles de pesos, clasificados en Activos Corrientes \$13.812.342 miles de pesos, equivalentes al 69.28% del total de Activo y Otros Activos \$6.125.357 miles de pesos equivalentes al 30.72%, siendo los rubros de mayor representación en el activo corriente, Deudores – Depósitos Entregados \$13.812.342 miles de pesos; en el activo corriente el rubro más significativo equivale al 69.28%. % del total de activo.

El Total del Pasivo más Patrimonio ascendió a \$19.937.699 miles de pesos clasificados en Pasivos por \$1.881.668 miles de pesos equivalentes al 9% y Patrimonio con \$18.056.031 miles de pesos, equivalentes al 91%, del total de Patrimonio



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

El Activo total del año 2002 por \$19.937.699 miles de pesos, frente al del año inmediatamente anterior \$0 miles de pesos, presento un incremento del 100%, dado básicamente en Deudores- Depósitos Entregados con \$13.812.342, cuentas pendientes por depurar o conciliar con FAVIDI y PNUD.

El pasivo \$1.881.668, frente al del año 2001 \$4.268.279. miles de pesos, presenta una disminución de \$2.386.611 miles de pesos, dada principalmente en cuentas por Obligaciones Laborales \$1.878624 miles de pesos, esencialmente por conciliar con FAVIDI.

El patrimonio con un saldo de \$18.056.031 miles de pesos, frente al del año 2001 - \$4.268.279 miles de pesos, arroja un mayor valor de \$13.787.752 miles de pesos, primordialmente por la incorporación en los Activos y Pasivos afectando el Patrimonio de conformidad con las instrucciones de la Contaduría General de la Nación.

En los Estados Contables antes indicados se observan las siguientes inconsistencias:

4.3.1 Deudores. Presenta una subestimación de \$11.453.214, al cotejar los saldos contables de la cuenta FAVIDI por \$731.395.496.22 frente al Certificado del Fondo de ahorro y Vivienda Distrital-FAVIDI por un valor de \$742.848.710.22, no obstante la conciliación realizada con esta entidad. Como se observa el saldo de la cuenta Cesantías no es real.

Lo anterior incumple lo normado en el principio de Revelación de la Contabilidad Pública en el numeral 1.2.6.4 del Plan General de Contabilidad Pública adoptado mediante la resolución No. 400 del 200 del contador General de la Nación. Además esta contraviniendo la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001.

4.3.2 La cuenta **Deudores Depósitos Entregados en Administración** por \$13.089.946, no presenta la situación real, debido a que esta pendiente de conciliar con el PNUD, desde enero de 2001. Afectando las cifras contables al 31 de diciembre de 2002.

Lo anterior evidencia que no se están depurando las cuentas, incumpliendo con la Ley de 716 del 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

4.3.3 Cuentas por Pagar. La subcuenta **Comisión, Honorarios y Servicios**, presenta un saldo de \$3.000.000, el cual no tuvo movimiento desde el año 2001, lo anterior evidencia, que los contratos por honorarios profesionales del convenio col 12/99 con el PNUD, que no se ha depurado al estar pendiente la anulación presupuestal por medio de acta, esto afecta las cifras de los estados contables.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Lo anterior evidencia que no se están depurando las cuentas, incumpliendo con la Ley de 716 del 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT

Una vez evaluadas las cifras presentadas en el Balance General a 31 de diciembre de 2002 y en el Estado de Actividad Económica y Social de la - Fondo de Educación Seguridad vial – FONDATT se encontraron las siguientes situaciones:

El Fondo de Educación Seguridad Vial – FONDATT, posee Activos por valor de \$289.894.158 miles de pesos, clasificados en Activos Corrientes \$189.771.422 miles de pesos, equivalentes al 65.5%, siendo los rubros de mayor representación en el activo corriente, Deudores \$186.142.434 miles de pesos en el activo corriente, es el rubro más significativo equivale al 64.2% del total de activo y Activos No Corrientes \$100.122.736 miles de pesos equivalentes al 34.5%, siendo fundamentalmente el mas representativo Otros Activos \$ 80.531.658.00 miles de pesos en el activo no corriente equivalente al 27.7% del total de Activo.

El Total del Pasivo más Patrimonio ascendió a \$289.894.158 miles de pesos clasificados en Pasivos por \$4.483.207 miles de pesos equivalentes al 1.55% y Patrimonio con \$285.410.951 miles de pesos, equivalentes al 98.5%, del total de Patrimonio

El Activo total del año 2002 \$289.894.158 miles de pesos, frente al de año inmediatamente anterior \$286.621.057 miles de pesos, presenta una incremento de \$3.273.101 equivalentes al 1.14%, dado básicamente en Inversiones por \$11.463.821, Deudores con \$186.142.434 miles de pesos. Y Otros Activos con \$80.531.658 miles de pesos fundamentalmente por Bienes Entregados a Terceros en Administración (ETB).

El área de contabilidad presenta un Informe de cartera de comparendos, multas, fallos de inspección y cartera de peatones por edades por recuperar de once (11) hasta de más de noventa un día (91) por \$237.835.866.064, permitiéndonos cerciorarnos del riesgo, sino se tiene una adecuada administración y se toma las medidas necesarias.

La firma Data Tools presenta estadísticas de recaudo de cartera por comparendos, donde se observa Fundamentalmente que ha recaudado por comparendos de los años 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 y 2002 la suma de \$31.906.426.572 quedando por recaudar \$204.475.736.298, cifra representativa frente a lo recaudado.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

El pasivo \$4.483.207, frente al del año 2001 \$6.470.217 miles de pesos, presenta una disminución de \$1.987.010 miles de pesos, dada principalmente en cuentas por pagar – bienes y servicios de \$1.034.860 miles de pesos, esencialmente por no conciliar o depurar saldos de los contratos desde los años 1996,1997,1998.1999,2000 y 2001 y Otros activos por \$2.714.968.miles de pesos fundamentalmente la Venta por Cuenta de Terceros donde se evidencia lo de Ministerio de Transporte, SETT y saldos contrarios de la concesión Patios, tesorería principal y otros Entidades pendiente de reclasificar y sanear, la cuenta Obligaciones en Investigación donde se refleja que llevaron todas las inconsistencia sin subsanar afectado las cifras del Balance.

El patrimonio con un saldo de \$285.410.951 miles de pesos, frente al del año 2001 \$280.150.840 miles de pesos, arroja un mayor valor de \$5.260.111 miles de pesos, generado por el superávit.

En los Estados Contables antes indicados se observan las siguientes inconsistencias:

4.3.4 Bancos y Corporaciones. El saldo contable presenta una subestimación de \$12.430.099.63 frente al Estado de Tesorería, debido a la falta de conciliación de las cifras, tal como se observa en la Tabla 08.

TABLA 08
BANCOS Y CORPORACIONES

NOMBRE DE LA CUENTA	SALDO CONTABLE BANCOS	SALDO ESTADO DE TESORERIA	DIFERENCIA
BANCO POPULAR CTA CTE 068-05002-0	13.711.880.58	13.128.473.98	(1) 583.406.60
BANCO POPULAR CTA CTE 068-05001-2 RETEFUENTE	1.146.275.679.56	13.128.473.98	- 0 -
BANCO DEL ESTADO CTA CTE 005-04381-5	7.296.621.92	7.296.621.92	- 0 -
BANCO OCCIDENTE CTA CTE 253020747	2.176.881.848.95	2.189.995.355.18	(2) 13.013.506.23
BANCO OCCIDENTE GRUAS CTACTE256-051535	204.929.109.44	204.929.109.44	- 0 -
DAVIVIENDA CTA CTE 1569999657	8.834.128.63	8.834.128.63	- 0 -
CTA DE AHORRO CITIBANK CTACTE 5059843-038	22.534.689.66	22.534.689.66	- 0 -
DAVIVIENDA CTA CTE 1500030653	42.482.280.02	42.482.280.02	- 0 -
TOTALES	3.557.929.269.08	3.570.359.368.71	12.430.099.63

(1) El saldo Contable del banco Popular presenta una sobrestimación de \$583.406.60 y (2) el saldo Contable del banco Occidente presenta una subestimación frente al Estado de Tesorería.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.5 Al confrontar los saldos contables de la cuenta **Otros deudores y Deudas de Difícil Cobro** frente a los saldos del Estado de Tesorería se determinó una sobreestimación de \$5.012.558, debido a la falta de conciliación de las cifras, situación que se observa en la siguiente tabla:

TABLA 09.
OTROS DEUDORES Y DEUDAS DE DIFÍCIL COBRO

NOMBRE DE LA CUENTA	SALDO ESTADO DE TESORERIA	SALDO CONTABLE OTROS DEUDORES	SALDO CONTABLE DEUDAS DE DIFÍCIL COBRO	DIFERENCIA
BCH – CTA CTE 14080000273-5	1.423.684.13		1.423.684.51	0.38
BANCO ANDINO CTA CTE 010-0000520	389.531.043.99	318.339.555.15		(1) 71.191.488.84
BANCO ANDINO LIQUID. CTACTE 81024185	117.365.180.02	193.569.226.48		(2) (76.204.046.46)
TOTALES	508.319.908.14	511.908.781.63	1.423.684.51	5.012.558.00

(1) El saldo contable del banco Andino presenta una subestimación de \$71.191.488.84 y (2) el saldo contable del banco Andino en liquidación presenta una sobreestimación de \$76.204.046.46.

4.3.6 Al revisar las conciliaciones bancarias elaboradas por Contabilidad se evidenció que en el **Banco del Occidente** Cuenta Corriente No. 2530002074-7, Notas Debito sin registrar en bancos por un valor de \$22.300.735, no obstante que en el Grupo de Tesorería reposan los soportes en los Boletines (dineros ya cobrados por los proveedores) y los registros en libros de bancos; lo anterior nos demuestra que estas áreas no concilian por lo tanto le resta credibilidad a esta conciliación.

Lo anterior, Incumple lo normado en la Resolución 400 de 2000 Plan General de Contabilidad Pública - Principio de Revelación y lo dispuesto en el artículo 4º. De la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

4.3.7 Deudores. Al cotejar los saldos contables de la subcuenta Otros deudores – Rendimientos de Deudores, por \$6.318.944.647.65 frente al reporte de la Dirección Bancaria Distrital de Operación Bancaria Unidad de Registro y consolidación por \$6.357.625.422.25 al 31 de diciembre de 2002, se determinó una subestimación contable de \$38.680.775.87.

4.3.8 En las subcuentas **Participación por cobrar concesiones Patios y Ingresos por Grúas y Patios** se observa:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Los ingresos de la Concesión Patios, se encuentra sin registrar en contabilidad según actas y relaciones presentadas por Jaime Hernando Lafaurie Vega de los meses de junio a diciembre a 31 de diciembre de 2002, por conceptos de Ingresos brutos por un valor de \$789.802.144.00, y las siguientes deducciones: por diferentes porcentajes \$488.787.290.00, por tutelas \$197.792.947.00, por fiscalía \$831.060.139.00, por Intereses \$49.698.804.00. Por lo anterior se concluye que el saldo contable de esta de esta cuenta esta sobre o subestimada en - \$777.537.036, tal como se observa en la Tabla 10

En cuanto a la Concesión Grúas Coro se encuentra sin registrar \$48.602.295, según relación de Ingresos y Participación STT certificada por la Universidad Nacional en su calidad de Interventor, presentando una subestimación de este mismo valor en el saldo contable.

TABLA10
CONCESIÓN PATIOS

MESES	(+) INGRESOS BRUTOS	(-) DIFERENTES PORCENTAJES	(-) POR TUTELAS	(-) FISCALIA	(-) INTERESES
JUNIO	87.282.911.00	69.450.012.00	17.832.899.00		
JULIO	259.384.168.00	154.142.226.00	15.939.514.00	843.323.726.00	
AGOSTO	88.166.408.00	52.902.187.00	26.014.803.00	-12.263.587.00	
SEPTIEMBRE	90.531.741.00	54.317.816.00	29.051.799.00		
OCTUBRE	80.419.632.00	48.250.494.00	46.470.374.00		28.409.860.00
NOVIEMBRE	90.856.554.00	54.109.339.00	26.407.342.00		12.885.778.00
DICIEMBRE	93.160.730.00	55.615.216.00	36.076.218.00		8.403.166.00
TOTALES	789.802.144.00	488.787.290.00	197.792.949.00	831.060.139.00	49.698.804.00
Total Neto - \$777.537.036					

Lo anterior se corrobora con acta de visita Fiscal efectuada el día 13 de marzo de 2003, a la observación anterior aduce la administración que los soportes no ha sido suministrados a contabilidad, motivo por el cual no están registradas, Incumpliendo con lo normado en la Resolución 400 de 2000 Plan General de Contabilidad Pública - Principio de Revelación y lo dispuesto en el artículo 4º. De la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001 y el Decreto 1282 de 2002.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.9 Propiedad Planta y equipo - Bienes Muebles en Bodega. Al Cotejar los saldos contables de la subcuenta Muebles Enseres y Equipo de Oficina por un valor de \$3.926.753.03 frente al Informe de Almacén por \$3.700.553.03, se estableció una sobrestimación contable de \$226.200.00.

4.3.10 La cuenta **Bienes en comodato** presenta una subestimación de \$147.507.829, debido a que no han sido registrado contablemente no obstante que en el almacén reposa los documentos soportes, donde se observa que estos elementos tienen que ver con el contrato No. 01/94 concesión Carlos Orlando Riascos. Es conveniente adelantar gestión administrativa con el fin de presentar un saldo real.

Lo anterior, Incumple lo normado en la Resolución 400 de 2000 Plan General de Contabilidad Pública - Principio de Revelación y lo dispuesto en el artículo 4°. De la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

4.3.11 Otros Activos - Cargos Diferidos. Al Comparar los saldos contables de la cuenta Materiales y Suministros en la subcuenta Dotación a Trabajadores_ por \$170.097.520.10, Frente al informe de Almacén por \$170.097.213.69, se estableció una sobrestimación contable de \$306.41.

4.3.12 Otros Bienes en Investigación Administrativo. Se observa que el valor de \$30.000.03 por concepto de Medallas y Trofeos, contablemente lo registra en la subcuenta – Capacitación Bienestar Social y Estímulos y en el Informe de Almacén lo registra en el Grupo No. 1 Elementos de consumo 1–08, donde se evidencia que no hay unificación de criterios.

4.3.13 La Cuenta Bienes Entregados a Terceros – Bienes Entregados en Administración (Policía) subcuenta Otros al 31 de diciembre de 2002, tiene una incertidumbre de \$ 59.842.882.425.46 en relación al Informe de almacén,(Bienes recibidos de la ETB), debido a que este inventario no se ha realizado y no tiene cifras ciertas.

Lo anterior, Incumple lo normado en la Resolución 400 de 2000 Plan General de Contabilidad Pública - Principio de Revelación y lo dispuesto en el artículo 4°. De la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

4.3.14 Cuentas por Pagar. La cuenta Bienes y Servicios presenta una incertidumbre de \$216.455.540.36 frente al informe de las cuentas por pagar en poder del tesorero por \$271.346.031.42 y las cuentas comprometidas de \$56.110.805 al confrontarlo con el saldo contable de \$543.912.376.78 al 31 de diciembre de 2002, lo anterior debido a que no se han depurado valores de



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

contratos de los años 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 y 2001 pendientes de cancelar o legalizar en contabilidad. Afectando las cifras de los Estados Contables.

Lo anterior se corrobora con acta de visita Fiscal No. 3 efectuada el día 12 de febrero de 2003, a la observación anterior aduce la administración que los soportes no son de fácil localización en el archivo general de la entidad que ayude al proceso de conciliación o depuración, incumpliendo lo normado en la Resolución 400 de 2000 Plan General de Contabilidad Pública - Principio de Revelación y lo dispuesto en el artículo 4º. De la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001 y el Decreto 1282 de 2002.

4.3.15 Otros Pasivos. Examinadas estas cuentas se observa saldos contrarios a la naturaleza de las subcuentas:

- SETT por -\$4.087.478.72, pendiente de ajustar notas por traslados de acuerdo a la resolución 459/92.
- Concesiones Jaime Hernando Lafourie Vega por -\$7.622.690.60, son consignaciones de la concesión patios, que se registraron equivocadamente en la cuenta Ingresos por Grúas y Patios, el cual quedo inflada en el 80% que corresponde a la cifra en mención que debe reclasificarse.
- Tesorería Distrital – Acuerdo de Pago por - \$7.341.754.42, son dineros del Mandamiento de Pago de las Resoluciones de Transporte Público que se mandaron equivocadamente a la secretaria de hacienda y están en proceso de conciliación.

4.3.16 La cuenta **Obligaciones en Investigación** por un valor de \$730.868.090.26 son cuentas sin depurar con anterioridad al año 1999, lo cual para los registros contables es una incertidumbre. Es provechoso adelantar gestión administrativa ya que esta pendiente el concepto jurídico, con el fin de depurar estas cifras que afecta los Estados Contables.

Lo anterior incumple con lo dispuesto en el Plan General de Contabilidad Pública adoptado mediante la resolución No. 400 del 200 del contador General de la Nación, principio de Revelación que de acuerdo con el numeral 1.2.6.4 reza: "Los estados contables deben contener la discriminación básica y adicional que sea necesaria para una adecuada interpretación cuantitativa y cualitativa de los hechos; permitir a los usuarios construir indicadores de seguimiento y evaluación de acuerdo con sus necesidades, e informar sobre el grado de avance de planes, programas y proyectos del ente público." Y lo normado en el numeral 1.2.7.3. "Lo relativo a la a la consistencia y razonabilidad de las cifras",



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.17 Cuentas de Orden Deudoras - La subcuenta **Activos Totalmente Depreciados**. Se refleja un saldo contable por \$575.684.621.22, de bienes muebles calificados como inservibles, presentando una sobrestimación, que no se han dado de baja por parte del Grupo de almacén e Inventarios.

De igual forma, se observa que administración no implemento procedimiento de baja de estos bienes inservibles para depurar las cuentas de Orden Deudoras durante la vigencia de 2002, incumpliendo con lo establecido en el numeral 5.6.2. Baja de Bienes Inservibles del Manual de Procedimientos Administrativos y Contables para el Manejo y Control de los Bienes en los Entes Públicos del Distrito Capital, adoptado mediante la Resolución No. 001 del 20 de septiembre del 2001, expedido por el Contador General de Bogotá.

4.3.18 Cuentas de Orden Acreedoras. Se determino una sobrestimación contable de \$739.474.267.91, al confrontar los saldos contables de la subcuenta Beneficiarios por \$1.927.285.805.02 frente a los Informes del grupo de presupuesto sobre Pasivos Exigibles del año 1999 por \$15.114.649.43 y el año 2000 por \$172.696.887.68.

Con lo anterior, se observa las deficiencias en la comunicación e información existente entre las áreas Jurídica, Apoyo Corporativo, Presupuesto y Contabilidad, incumpliendo lo normado en el principio de Revelación de la Contabilidad Pública en el numeral 1.2.6.4. Del Plan General de Contabilidad Pública adoptado mediante la resolución No. 400 del 200 del contador General de la Nación. Además esta contraviniendo la Ley 716 del 24 de diciembre de 2001.

Evaluación al Sistema de Control Interno Contable

En ejercicio del control fiscal establecido en el numeral 5 del artículo 268 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 12,18 y siguientes de la Ley 42 de 1993. La Ley 87 de 1993, (Por la cual se establecen normas para el ejercicio del Control Interno) y sus Decretos Reglamentarios, las Directivas Presidenciales y Circulares del Consejo Asesor del Gobierno Nacional en materia de Control Interno y demás normas que lo regulan. Le pertenece a la Contraloría de Bogotá, efectuar la evaluación al Sistema de Control Interno de los sujetos de control que hacen parte de la Administración Distrital,

El objetivo de la auditoría es evaluar el Sistema de Control Interno Contable con el fin de determinar, el nivel de confianza y confiabilidad de la Estructura que tiene implementado la Secretaría de tránsito y Transporte – STT y Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT, considerando sus características propias, la naturaleza de sus operaciones y cada una de sus actuaciones tendientes a



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

proteger los recursos de la entidad, garantizando eficiencia, eficacia y economía en cada uno de ellos y que finalmente se ve reflejado en las cifras presentadas a 31 de diciembre de 2002.

Finalmente se procedió a redactar el informe que contiene la Evaluación al Sistema de Control Interno Financiero Contable, mencionando las deficiencias encontradas, las cuales han sido clasificadas como se relacionan a continuación:

Ambiente de Control Interno

El Ambiente de Control dentro de una entidad no solo está encaminado a crear métodos procedimientos y / o mecanismos de control, sino que por el contrario, representa la forma de ser y de operar de una organización, determinada por la actitud y respaldo que la administración otorga al sistema de control interno, consiste también en el establecimiento de un entorno que estimule e inflencie la actividad del personal con respecto al control de sus actividades.

La STT – FONDATT no desconoce lo establecido en la Ley, por lo que ha procurado fortalecer el sistema, delegando esta responsabilidad en la Oficina Asesora de Control Interno, la cual ha venido efectuado evaluaciones y seguimiento en las diferentes áreas de la entidad, sin embargo en el área Contable la Evaluación al Sistema de Control Interno debería hacer mas énfasis.

A lo anterior se suma, la falta de comunicación entre las áreas, ya que presentan deficiencias que afectan los saldos de los Estados Contables, pero que por no haber habido una oportuna la evaluación no se detectaron las inconsistencias, que hubieran podido ser corregidas antes del cierre del período.

Administración de Riesgo

4.3.19 Toda entidad enfrenta unos niveles de riesgos derivados de fuentes tanto internas como externas, que pueden llegar a representar amenaza para la consecución de los objetivos organizacionales. El nivel directivo se debe centrar cuidadosamente en los riesgos de todos los niveles de la entidad y realizar las acciones necesarias, con el propósito de recuperar cartera por edades de multas, comparendos, fallos de inspección y cartera de peatones por \$237.835.866.064, identificando, valorando y controlando los riesgos que puedan afectar el logro de los objetivos de confiabilidad y utilidad de la información contable, por tanto se requiere de una adecuada administración y tomar las medidas necesarias para evitar que se convierta en un riesgo.

Se evidenció que la entidad a través del grupo de contabilidad esta “depurando sus saldos contables” llevando a una cuenta denominada Bienes y Derechos en



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Investigación, manifestando que están en la espera del concepto jurídico, afectando las cifras de los estados Contables.

Sin embargo en esta vigencia se presentaron inconsistencias como sobre o subestimaciones, unificación de criterios, reclasificación y depuración de los saldos presentados en sus Estados Contables; casos concretos son los de las cifras Bancos y Corporaciones, Deudores, Cargos Diferidos, Cuentas por Pagar, Otros Pasivos y Bienes y Derechos en Investigación etc.; conllevando a la razonabilidad excepto por expresado en el dictamen a los Estados Financieros.

Lo anterior, transgrediendo el literal e) del artículo 2 de la Ley 87 de 1993 y el artículo 1 la resolución 196 de 2001, expedido por el contador General de la nación.

Operacionalización de los Procesos Administrativos

4.3.20 En la verificación realizada a las cifras que genera el área contable se evidencia que posee su paquete contable de Novasoft que conforma la base de la información financiera en la cual no existe interfase con el grupo de almacén e Inventarios, grupo tesorería y el grupo de recaudo

Lo anterior se aprueba con acta de visita Fiscal efectuada el 31 de enero de 2003, la administración aduce El modulo contable es adecuado para la contabilidad, sin embargo poseemos un software Novasoft desactualizado, sobre el cual el soporte técnico no es bueno, además el software se convirtió en un programa lento porque la contabilidad de los años 1999, 2000,2001 y 2002 esta en el disco duro de un solo equipo que funciona como servidor y no posee la capacidad suficiente para este fin. Además aunque el modulo del Almacén e inventarios es del mismo proveedor no trabajamos en red, la información es suministrada por ellos en listados. Así mismo, El Grupo de Tesorería genera los recibos de caja y los suministra en el boletín diario; el Grupo de recaudo informa los totales de los recaudado por los bancos autorizados, cartera, pagos no aplicados y demás información y el grupo de Almacén e Inventarios informa por cuenta los saldos de propiedad planta y equipo, para luego digitarlos en el modulo de contabilidad. Lo anterior no contribuye a establecer sistemas integrados de información financiera para garantizar la calidad del sistema del control interno, transgrediendo el literal e) del artículo 2 y el literal i) del artículo 4 de la Ley 87 de 1993.

Sistemas de Información y Documentación

4.3.21 Los canales de comunicación son deficientes y no permiten que la oficina de contabilidad efectúe los registros correspondientes en forma oportuna



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

ocasionando que no se cumplan los principio de contabilidad Pública, en especial lo referente a la revelación y tener información más confiable.

Como consecuencia de que la información y comunicación no fluye adecuadamente, conduce a la sobrestimación de las cifras, ya que por no depurarlas afectan la credibilidad de los Estados Contables; lo anterior tiene que ver con las inconsistencias encontradas en los grupos de almacén, tesorería y jurídica etc. que afectaron las cifras contables.

Lo anterior incumple con el artículo 1 de la ley 87 del 29 de noviembre de 1987. Así mismo transgrede el artículo 14, literal b parágrafo segundo del decreto No. 2145 de noviembre 14 de 1999 que reza "Asesora y acompaña a las dependencias en la definición y establecimiento de mecanismos de control en los procesos y procedimientos, para garantizar la adecuada protección de los recursos, la eficacia y eficiencia en las actividades, la oportunidad y confiabilidad de la información y sus registros y el cumplimiento de las funciones y objetivos institucionales".

Retroalimentación y Mejoramiento Continuo

Ley 87 de 1993, artículo 13, crea el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno, de acuerdo al artículo 8° del Decreto 1826 de 1994, establece las funciones y el literal d del artículo 5° del Decreto 2145 de 1999, indica que el Comité Coordinador de Control Interno será responsable como órgano de coordinación y asesoría del diseño de estrategias y políticas orientadas al fortalecimiento del Sistema de Control Interno Institucional.

4.3.22 De acuerdo con lo anterior, se observa que es poca la participación del Comité Coordinador en el establecimiento de políticas y estrategias de tipo contable que ayuden al mejoramiento continuo y a elevar la calidad del sistema de Control Interno Contable.

La evaluación al Sistema de Control Interno Contable arrojó una calificación final de 3.57 ubicando el área contable en un nivel de riesgo medio.

4.4 EVALUACIÓN PLAN DE DESARROLLO "Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado"

Evaluación Presupuesto de Gastos e Inversión

Para la vigencia fiscal 2002 el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT liquidó un presupuesto inicial Gastos e Inversión de \$60.810.640.000.00 con



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

destino a cumplir los objetivos del Plan de Desarrollo “Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado”, valor objeto de modificaciones netas por \$41.529.340.683.00 para un presupuesto definitivo de \$19.281.299.317.00, con una ejecución acumulada del 97% equivalente a \$18.768.717.277.50 distribuidos en Giros por \$6.449.191.041.94 y reservas presupuéstales por \$12.832.108.275.10, resultado que también se podría interpretar como una ejecución real de apenas el 34.00%, si se mira desde la perspectiva de los giros o desembolsos efectivos realizados durante el periodo en estudio.

En la Tabla 11, se **observa** que lo egresado por Inversión Directa se canalizó a ejecutar tres (3) prioridades: **Productividad Urbana** con \$7.742.597.377.00 equivalente al 40.00% del presupuesto definitivo asignado al Plan de Desarrollo, dirigidos a implementar el Proyecto 7254 “Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Transito en Bogotá”, con una ejecución del 99.82%; una segunda prioridad **Gestión Pública Admirable** con 6.705.269.815.00 equivalente al 35.00%, para cumplir con el Proyecto 6094 “Fortalecimiento de la Función Institucional de la Secretaría de Transito y Transporte” con una ejecución del 97.36%; y para una tercera prioridad **Cultura Ciudadana** demando \$4.833.432.125.00 equivalente al 25.00% del total aforado al presupuesto definitivo del plan, que incluye entre otros proyectos el 6219 “Apoyo Institucional Convenio STT – Policía Nacional” con una asignación de \$2.376.871.613.00, con destino a suministrar el apoyo material y logístico que requiere la Policía Metropolitana de Transito y Transporte de Bogotá.

En el Gráfico 09, se presenta en detalle el presupuesto asignado y ejecutado por prioridad; de igual forma, en el Gráfico 10, se observa la ejecución presupuestal por proyecto de inversión.

TABLA 11

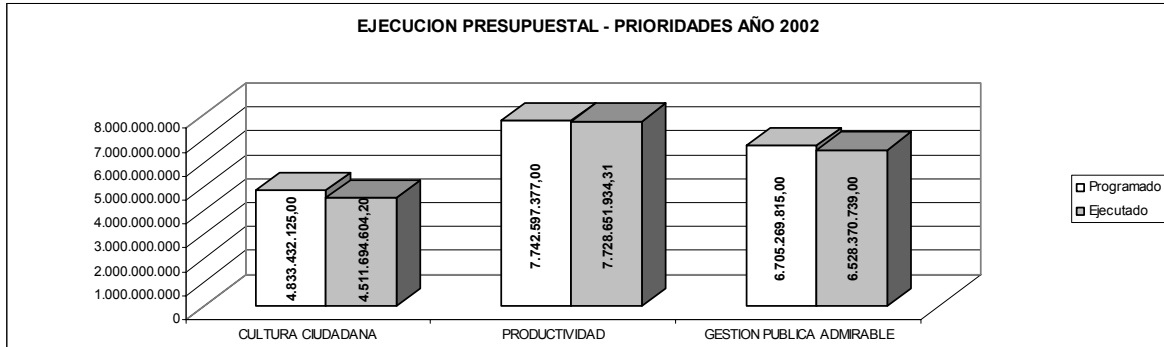
**PLAN DE DESARROLLO "BOGOTA PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO"
EJECUCION DEL PRESUPUESTO POR PROYECTO DE INVERSION VIGENCIA 2002**

CODIGO	PRIORIDAD-PROYECTO	INICIAL	MODIFICACIONES	DEFINITIVO	EJECUTADO	% EJECUCION	AUTORIZACION GIROS	% EJECUCION GIROS
	CULTURA CIUDADANA	16.354.000.000,00	-11.520.567.875,00	4.833.432.125,00	4.511.694.604,20	93,34%	2.151.295.081,06	44,51%
1165	Educación y Prevención de la accidentalidad	540.000.000,00	-49.403.520,00	490.596.480,00	486.038.688,67	99,07%	351.025.337,75	71,55%
6219	Apoyo institucional Convenio STT-Policía Nacional	13.800.000.000,00	-11.423.128.387,00	2.376.871.613,00	2.243.793.388,53	94,40%	747.529.750,40	31,45%
7253	Implementación de estrategias que motiven en el ciudadano el cumplimiento voluntario de normas de tránsito	789.000.000,00	19.923.032,00	808.923.032,00	808.265.175,33	99,92%	772.031.175,57	95,44%
7132	Mejoramiento del sistema de recaudo y cobro	1.225.000.000,00	-67.959.000,00	1.157.041.000,00	973.597.351,67	84,15%	280.708.817,34	24,26%
	PRODUCTIVIDAD	26.000.000.000,00	-18.257.402.623,00	7.742.597.377,00	7.728.651.934,31	99,82%	2.212.104.302,97	28,57%
7254	Expansión y mantenimiento del sistema integral del control de tránsito en Bogotá	26.000.000.000,00	-18.257.402.623,00	7.742.597.377,00	7.728.651.934,31	99,82%	2.212.104.302,97	28,57%
	GESTION PUBLICA ADMIRABLE	18.456.640.000,00	-11.751.370.185,00	6.705.269.815,00	6.528.370.739,00	97,36%	2.085.791.677,91	31,11%
6094	Fortalecimiento de la función institucional STT	18.456.640.000,00	-11.751.370.185,00	6.705.269.815,00	6.528.370.739,00	97,36%	2.085.791.677,91	31,11%
	TOTAL PLAN DE DESARROLLO	60.810.640.000,00	-41.529.340.683,00	19.281.299.317,00	18.768.717.277,51	97,34%	6.449.191.061,94	33,45%

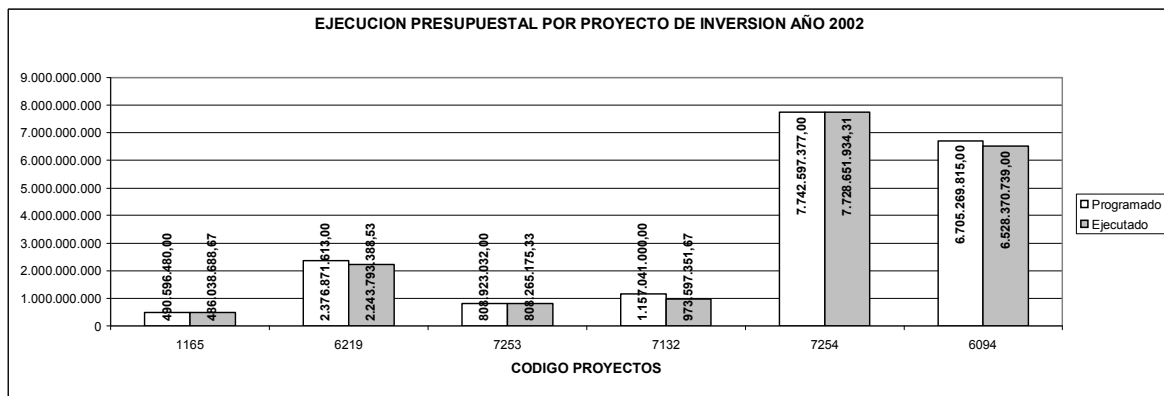
Fuente: Informe de Ejecución del Presupuesto Gastos e Inversiones STT-FONDATT - 2002



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.



Gráfica 09 Ejecución Presupuestal - Prioridades



Gráfica 10 Ejecución Presupuestal – Proyectos de Inversión

Evaluación por Proyecto de Inversión

Para evaluar y medir el cumplimiento de metas del Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”, el Plan de Auditoría Gubernamental definió como muestra, el proyectos 6219 “Apoyo Institucional Convenio STT – Policía Nacional” y el proyecto 7254 “Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Transito en Bogotá”.

Proyecto 6219 - Apoyo Institucional - Convenio STT Policía Nacional

Fuentes de Financiación

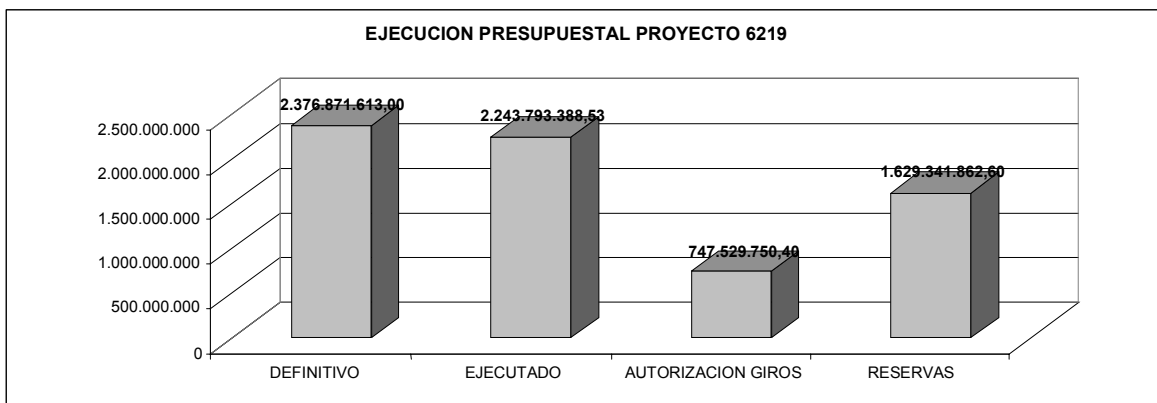
Los recursos asignados al proyecto provienen de los ingresos propios recaudados por el Fondo de Educación y Seguridad Vial, los cuales se generan básicamente por la imposición de multas y comparendos



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Ejecución Presupuestal (1 de enero de 2002 – 31 de diciembre de 2002)

Para este proyecto se asignó un presupuesto inicial de \$13.800.000.000.00, valor readucido en \$11.423.128.387.00, para un aforo definitivo de \$2.376.871.613.00. Al final de la vigencia reporta una ejecución del 94.40% mostrando giros por \$747.529.750.40 y reservas de \$1.496.263.638.13 (Ver Gráfico 11)



Gráfica 11 Ejecución Presupuestal – Proyecto 6219

Los recursos fueron empleados para atender las necesidades de la Policía de Transito en componentes, tales como: Dotación de Personal, con la adquisición de 900 chalecos antibalas nivel III por un valor de \$900. Millones de pesos; en Capacitación, fortaleciendo los procesos de técnicas de control y manejo de transito dirigido a 200 policías, técnicas en planimetría pericial y fotografía judicial, conducción de motos para el personal femenino de la policía, enseñanza del Código Nacional de Transito para 700 policías y capacitación internacional, componente que alcanzó una inversión de \$511. Millones; en la modernización logística para los Operativos de Control en vía y seguridad, se adquirieron equipos de sistemas técnicos y de señalización, entre otros, veinte (20) cámaras de video digital, tres (3) cámaras de fotografía profesional con sistema completo de edición no lineal que incluye hardware, software, procesador y grabador, cajas de transporte para vehículos, cinta reflectiva, bastones luminosos y conos de señalización, adquisiciones valoradas por \$278. Millones; en los sistemas de comunicación (repuestos equipos de radio), se invirtieron \$164. Millones; por último, en la adecuación física de la sede donde actualmente opera la Policía Metropolitana de Transito, remodelando sala de operación de radio, cambios de piso y cielo rasos, se invirtieron \$524. Millones.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Cumplimiento de Metas (1 de enero de 2002 – 31 de diciembre de 2002)

Para este proyecto se formularon cuatro (4) metas, la evaluación a su estado de cumplimiento se expone a continuación:

Meta 1.- Mantener en 14 minutos el tiempo promedio de respuesta de la Policía de Tránsito al inicio de atención de casos reportados por la ciudadanía con relación al promedio del año 2000 (20 minutos)

Esta se cumplió en un 118%, al lograrse en promedio atender los casos durante el corrido del año en 13 minutos en promedio.

Esta meta fue modificada en diciembre de 2002 pasando de disminuir en 2.15 minutos el tiempo promedio de respuesta a mantener 14 minutos el tiempo promedio de respuesta.

Las acciones que contribuyeron a este logro se fundamentan en el cambio de esquema del personal de policía de tránsito en la ciudad y al aporte logístico en las comunicaciones, entre otras, las siguientes:

- Se inició la contratación con la Empresa de Teléfonos de Bogotá para la instalación de un sistema integrado de red telefónica.
- Capacitación de la Policía Judicial.
- Aumento de la movilidad por parte de las unidades de la policía de tránsito.
- Modificación del sistema de planeación en la Policía Metropolitana de la jornada de trabajo, con base en las horas que más se presenta accidentalidad, asignando el personal de mayor capacidad en conocimiento de estos eventos.
- Distribución equitativa de las unidades de tránsito en la ciudad que permitan realizar un cubrimiento total en el menor tiempo posible.

Meta 2.- Reducir en 5 % anual el número de homicidios, lesionados por accidentes de tránsito y choques simples con relación a los ocurridos en el año 2000 (836 homicidios, 17.391 lesionados, 30.906 choques simples)

En la Tabla 12, se presentan los datos sobre accidentalidad de tránsito en Bogotá que clasifica la Policía de Metropolitana según el grado de severidad ocurridos durante los años 2000, 2001 y 2002, observándose una disminución de la accidentalidad a diciembre 31 de 2002 del 16.34 %, el porcentaje de disminución real para el 2002 es del 5.46% con relación al año 2001.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

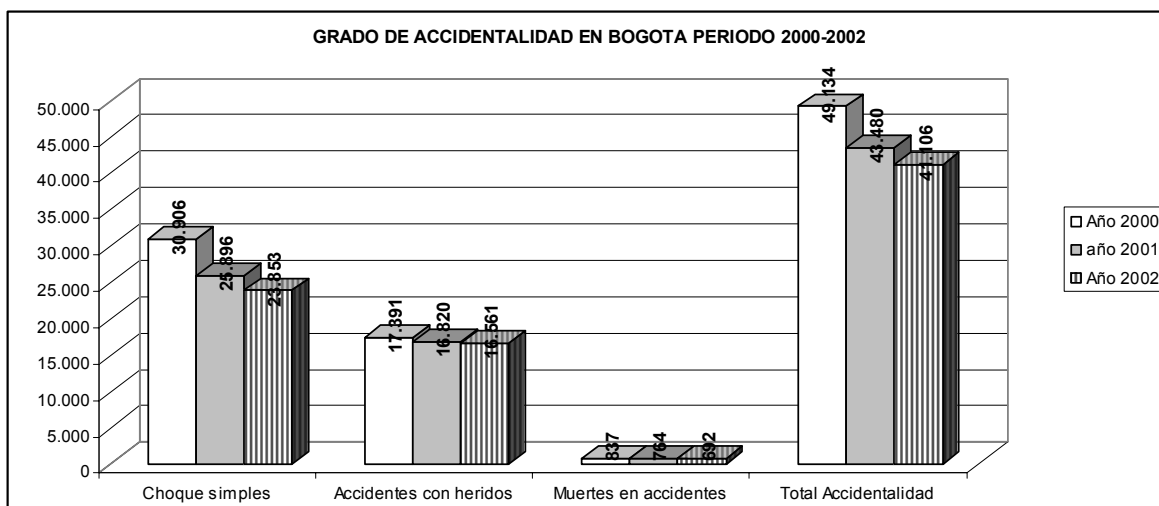
TABLA 12
ACCIDENTALIDAD EN BOGOTA POR GRADO DE SEVERIDAD

ACCIDENTALIDAD	2000	2001	2002	VARIACION 2000/2001		VARIACION 2001/2002		VARIACION 2000/2002	
				CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
Choque simples	30.906	25.896	23.853	5.010	16,21	2.043	7,89	7.053	22,82
Accidentes con heridos	17.391	16.820	16.561	571	3,28	259	1,54	830	4,77
Muertes en accidentes	837	764	692	73	8,72	72	9,42	145	17,32
Total Accidentalidad	49.134	43.480	41.106	5.654	11,51	2.374	5,46	8.028	16,34

Fuente STT-Oficina Asesora de Planeación, Estadísticas sobre accidentalidad en Bogotá.

La mortalidad por accidente de tránsito a diciembre de 2002 alcanzó a 692, es decir, en Bogotá se presenta un promedio de 1.94 muertes por día, con relación a los años anteriores el promedio de muertes por día ha ido descendiendo; los accidentes con heridos tiende a disminuir levemente y los choque simples disminuyen en más de un 20%

En la siguiente gráfica se observa el comportamiento de accidentalidad en Bogotá para los últimos tres años, por grado de severidad.



Gráfica 12 Grado de Accidentalidad Bogotá D.C.

Meta 3. – Imponer 970.000 amonestaciones a infractores de las normas de tránsito.

En el mes de noviembre esta meta es modificada al pasar de una medición en términos porcentuales a una medición en términos relativos. La meta corresponde a un valor esperado para cada año de programación, considerando que refleja la capacidad de control que la Policía de Metropolitana tiene en su calidad de autoridad de tránsito en Bogotá. Durante el 2002 se impusieron 935.279 comparendos equivalentes al 96% de la cifra esperada.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Meta 4. – Aumentar en 2% anual la cantidad de vehículos revisados dentro de los controles de medio ambiente con respecto al año anterior (27.400 revisiones en el año 2001)

Este control lo ejerce la Policía Metropolitana de Tránsito conjuntamente con el DAMA, realizando operativos a través de los cuales se hacen las revisiones por emisión de gases a los vehículos que circulan en la ciudad, utilizando equipos de medición de gases para gasolina y opasímetros para rodantes diesel. Esta meta se cumplió en un 108%, se llevaron a cabo 30.120 revisiones.

Estado de la Contratación

La contratación seleccionada para medir el grado de cumplimiento de las metas del proyecto, se presenta en la Tabla 13, el valor por \$1.363.522.534.00 corresponde al 57.00% del presupuesto definitivo asignado para cumplir con las metas del proyecto.

Conclusiones de la Evaluación:

- La gestión de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. – FONDATT fue sobresaliente al lograr en un 100.00% el cumplimiento de las metas para este proyecto.
- Cotejando la ejecución presupuestal con los giros efectivos, se deduce que el nivel de cumplimiento real sólo llega al 31.45%, toda vez que el valor compromisos y reservas absorbe el 68.55% del total ejecutado, indicador que refleja fallas en el sistema de planeación y programación de actividades, sumado a este hecho la iniciación tardía del proceso de contratación que surtió efecto en el último bimestre del año.
- Se resalta la gestión de la Policía Metropolitana de Tránsito frente al control operativo del tránsito en Bogotá, por medio de este proyecto ha logrado mejorar sus condiciones de operabilidad, dotándose de los medios logísticos, adecuando sus instalaciones con nuevos esquemas de comunicación y sistematización de la información y un hecho relevante, la capacitación y formación del policía de tránsito, tanto para la aplicación expedita del cumplimiento normativo, como para el control y uso racional de los bienes puestos a su disposición.
- Con respecto a la contratación tomada como muestra, en el proceso de evaluación no se determinaron observaciones de forma ni de fondo.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 13

PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO"
ESTADO DE LA CONTRATACION PROYECTO 6219 CONVENIO STT- POLICIA NACIONAL
MUESTRA SELECCIONADA

CONTRATO N°	TIPO DE CONTRATACION	INFORMACION DEL CONTRATISTA		OBJETO CONTRATO	VALOR INICIAL PACTADO	FECHA SUSCRIPCION CONTRATO	FECHA CONTRACTUAL	
		NOMBRE	NIT O C.C.				DE INICIACIÓN	DE TERMINACIÓN
81	LICITACION PUBLICA	EAGLE COMMERCIAL	8300403917	ENTREGAR A TITULO REAL Y EFECTIVA DE 20 CAMARAS DIGITALES DE VIDEO, 3 CAMARAS DE FOTOGRAFIA PROFESIONAL Y UN SISTEMA COMPLETO DE EDICION NO LINEAL DE VIDEO QUE INCLUYE EQUIPO HARWARE, PROCESADOR ESPECIALIZADO, ACCESORIOS, SOFTWARE, UN MONITOR, UN VIDEO GRA	129892264	31/07/2002	05/08/2002	18/09/2002
82	CONTRATACION DIRECTA	RAYCO LIMITADA	8604005387	ENTREGAR A TITULO REAL DE VENTA CATORCE CONSOLAS DE OPERACIÓN DE RADIO COMUNICACIONES TIPO ESCRITORIO	84436632	01/08/2002	08/08/2002	27/09/2002
107	CONV INTERADTIV	FONDO ROTATORIO	8600202270	ADQUISICIÓN DE 950 CHALECOS ANTIBALAS NIVEL IIIA	900000000	17/10/2002		
116	LICITACION	INVERNAL LTDA	8603516470	COMPRAVENTA DE 600 BASTONES LUMINOSOS	43152000	14/11/2002		
121	LICITACION	AB SEÑALIZACION LTDA	8001455489	COMPRAVENTA DE 250 ROLLOS DE CINTA PLÁSTICA DE ACORDONAMIENTO DE 500 METROS CADA UNA	5625000	25/11/2002		
134	DIRECTA	FAMOC DE PANEL S.A.	8600334194	DOTACIÓN E INSTALACIÓN EN LA SALA DE RADIO DE LA STT CON PUESTOS DE TRABAJO, ARCHICADORES, LOCKERS, ETC	46430495	12/12/2002		
166	DIRECTA	KARIN PEDRAZA FRANCO	52145176	DOTACIÓN E INSTALACIÓN DE CIELO RASO EN FIBRA MINERAL CON ESTRUCTURA AUTODESMONTABLE PARA LA SALA DE RADIO	11734752	26/12/2002		
173	DIRECTA	MIGUEL ARMANDO CASTILLA Y CIA LTDA	8300856187	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE 505 M2 DE PISO DE TRÁFICO PESADO EN EL SEGUNDO Y TERCER NIVEL DEL BLOQUE NORTE Y TERCER NIVEL DEL BLOQUE SUR DE LA EMT	64416549	30/12/2002		
178	DIRECTA	NSP DE COLOMBIA LTDA	8000551798	ADQUISICIÓN DE 1500 CONOS DE SEÑALIZACIÓN VIAL PARA LA EMT	32190000	30/12/2002		
181	DIRECTA	REMS INGENIERÍA S.A.	8300090270	DOTAR E INSTALAR DE RED ELECTRICA A LA SALA DE RADIO DE LA STT	5648190	30/12/2002		
183	DIRECTA	FAMOC DE PANEL S.A.	8600334194	AMPLIACIÓN DE OFICINAS SEGUNDO Y TERCER PISO BLOQUE NORTE ESTACIÓN DE TRÁNSITO	39996652	31/12/2002		

1.363.522.534

Fuente: STT-FONDATT, Sistema de información Contractual vigencia 2002 - Anexo 9

Proyecto 7254 – Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral del Control del Tránsito.

Ejecución Presupuestal (1 de enero de 2002 – 31 de diciembre de 2002)

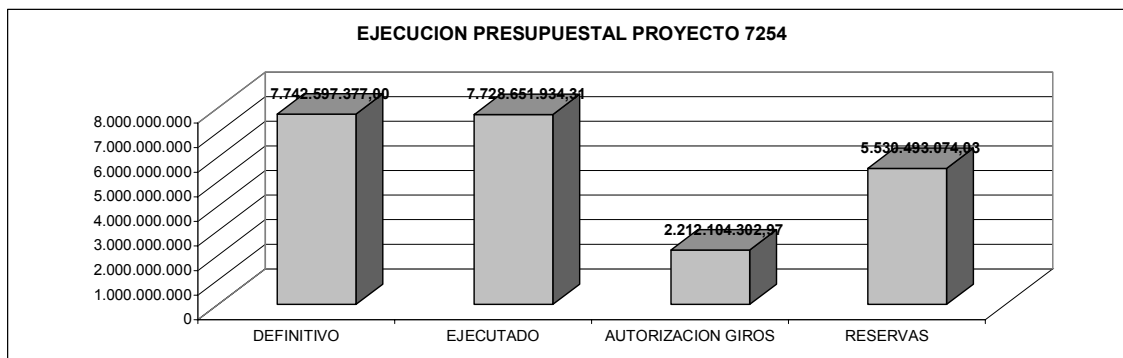
El aforo inicial asignado para este proyecto fue de \$26.000.000.000.00 y en el transcurso de la vigencia presento una disminución de \$18.257.402.623.00, para un presupuesto definitivo de \$7.742.597.377.00, del cual a 31 de diciembre reporta una ejecución del 99.82%, equivalente a \$7.728.651.934.31, con giros de \$2.212.104.302.97 y compromisos y reservas por \$5.530.493.074.03 (Ver Gráfica 13).

La mayor parte de los recursos asignados se invirtió en semaforización y señalización, siendo la principal inversión en señalización un contrato para suministro y aplicación de pintura acrílica de tráfico y/o base solvente y otros



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

elementos de señalización horizontal, por valor de \$1.400.000.000.00 y en semaforización un contrato con la ETB por valor \$952.000.000.00 para el mantenimiento de la red semafórica.



Gráfica 13 Ejecución Presupuestal – Proyecto 7254

Cumplimiento de Metas (1 de enero de 2002 – 31 de diciembre de 2002)

Para este proyecto se formularon cinco (5) metas, la evaluación a su estado de cumplimiento se expone a continuación:

Meta 1. – Avanzar al 13% en la señalización de la ciudad, con respecto a las necesidades a junio de 2001, 53076 señales verticales, 2100 señales informativas elevadas, demarcación de 20 corredores principales (300 Km.), 40 secundarias (3200 Km.) y 2000 zonas escolares.

Meta incremental, avanzar del 5% en el 2001 al 13% en el 2002, es decir avanzar en el 2002 un 8% en la señalización respecto a las necesidades detectadas a junio de 2001

La Secretaría de Transito instaló 14.913 señales verticales reglamentarias, preventivas e informativas, de las cuales 12.075 fueron señales viales, 2621 señales de ciclorrutas y 217 instaladas por IDIRON como señales viales, cumpliendo con el 99.42% de la meta esperada para el 2002 (15.000).

4.4.1 En cuanto a las señales horizontales en la Tabla 14, se observa que la Secretaría demarco 17.35 kilómetros de corredores principales, equivalente al 17.32% de los 105 kilómetros programados, proceso que inicio en el mes de octubre, denotando deficiencias en la planeación con riesgos de accidentes por deficiencias en la demarcación de las vías principales de la ciudad; de los



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

corredores secundarios demarco 35.56 kilómetros, equivalente al 74% de los 48 kilómetros programados, considerando aceptable su cumplimiento; de las zonas escolares demarco 23 de las 100 esperadas, esta actividad se inicio en el mes de noviembre, ratificando las falencias de planeación asociado a un mayor riesgo de accidentes en la población escolar; demarco 63 intersecciones semaforizadas y 100 kilómetros de vías a nivel local.

TABLA 14
PROGRAMA DE SEÑALIZACION HORIZONTAL EN LA CIUDAD

SEÑALES HORIZONTALES	META PROGRAMADA	EJECUTADA	% DE EJECUCIÓN	OBSERVACIONES
Corredores principales demarcados	105 Km.	17.32 Km.	16.49%	Se inició en el mes de octubre, no se cumplió la meta
Corredores secundarios demarcados	48 Km.	35.56 Km.	74.00%	Se inició en el mes de noviembre
Zonas escolares demarcadas	100	23	23.00%	Se inició en el mes de noviembre, no se cumplió la meta.
Intersecciones semaforizadas demarcadas	50	63	126.00%	Se inició en el mes de noviembre
Kilómetros de vías a nivel local demarcas	100 Km.	101.9 Km.	101.00%	Se inició en el mes de junio

Fuente: Secretaría de Transito de Bogotá – FONDATT Oficina Asesora de Planeación - 2002

Meta 2. – Expandir 15 intersecciones de la red semafórica de la ciudad, garantizando el mantenimiento de las mismas.

La meta inicial de semaforizar 35 intersecciones fue disminuida a 15 intersecciones distribuidas en las localidades, así: dos (2) Ciudad Bolívar, dos (2) en Engativá, tres (3) en Fontibón, cuatro (4) en Suba, dos (2) en Tunjuelito y una en Ciudad Kennedy. La disminución del programa de expansión de la semaforización, se debió al recorte presupuestal a la cual se vio sometida la Secretaría en el mes de noviembre, dejando de semaforizar 20 intersecciones.

Meta 3. – Garantizar el 100% la operación del sistema de semaforización así como su mantenimiento y los elementos que se integren al mismo por efecto de su expansión.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

La Secretaría de Transito y Transporte cumplió en un 100% con el mantenimiento preventivo y correctivo que llevo a acabo al sistema, mediante contratos de obra, de mantenimiento y de suministros por un valor de \$3.250.000.000.00 aproximadamente.

Meta 4. – Avanzar un 20% en la implementación del Plan Maestro de Estacionamiento, una vez formulado para su aprobación, mediante el reordenamiento del sistema de estacionamiento de Bogotá.

Esta meta no presenta avance de ejecución en razón a que corresponde a un Proyecto de Acuerdo el cual requiere de la aprobación del Concejo de Bogotá, tramite de carácter oficial que aún no ha sido aprobado. Durante el transcurso del año 2002 el Plan Maestro de Estacionamiento fue radicado cinco veces en el Concejo de Bogotá y en esa misma proporción fue objeto de evaluación y ajustes a las necesidades de la oferta y demanda de la infraestructura vial de la ciudad.

Meta 5. – Avanzar en el 60% en la conceptualización de la reorganización del transporte público colectivo.

La Secretaría de Tránsito y Transporte cumplió con el 100% de esta meta, las actividades que adelanto para el logro de esta meta, comprenden:

- Propicio la capacitación del Grupo de Circuitos
- Adjudico y desarrollo el proceso de contratación de asesoría técnica de transito y transporte.
- Determinó la demanda potencial que atiende el transporte público colectivo.
- Consolidó matriz de origen – destino del transporte público colectivo con base en la frecuencia y niveles de ocupación.
- Estructuro el diseño de las rutas que se verán afectadas por la entrada de la fase II de Transmilenio (Corredor Ameritas –Calle13).

Estado de la Contratación

La contratación seleccionada para medir el grado de cumplimiento de las metas del proyecto, se presenta en la Tabla 15, el valor por \$1.544.374.402.00 corresponde al 20.00% del presupuesto definitivo asignado para cumplir con las metas del proyecto.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 15

PLAN DE DESARROLLO "BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO"
ESTADO DE LA CONTRATACION PROYECTO 7254 EXPANSION Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA INTEGRAL
MUESTRA SELECCIONADA

CONTRATO N°	TIPO DE CONTRATACION	INFORMACION DEL CONTRATISTA		OBJETO CONTRATO	VALOR INICIAL PACTADO	FECHA SUSCRIPCION CONTRATO	FECHA CONTRACTUAL	
		NOMBRE	NIT / C.C.				DE INICIACION	DE TERMINACION
47	CONTRATACION DIRECTA	CARACOL PRIMERA CADENA RADIAL COLOMBIANA S.A.	8600149234	EMITIR 180 CUÑAS SUELTAS DE 30 SEGUNDOS DURANTE 30 DIAS CON UNA FRECUENCIA DIRARIA DE 4 EN LA EMISORA A TROPICANA STEREO Y 2 EN CARACOL COLOMBIA EN EL PROGRAMA LA LUCIERNAGA	\$ 19.536.087,00	18-Abr-02	20-May-02	03-Jul-02
48	CONTRATACION DIRECTA	CIVILTEC INGENIEROS LTDA	8300054440	REALIZAR POR EL SISTEMA DE PRECIO GLOBAL FIJO, LA INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL CONTRATO PARA LA TOMA DE INFORMACIÓN DE CAMPO PARA EL PROGRAMA DE MONITOREO, SEGUIMIENTO Y PLANEACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ - PRIMER PERIODO DEL 2002	\$ 44.130.924,00	19-Abr-02	21-May-02	21-Ene-03
49	LICITACION	CONSORCIO MOVILIDAD URBANA 2002	17195041	REALIZAR LA TOMA DE INFORMACIÓN DE CAMPO PARA EL PROGRAMA DE MONITOREO, SEGUIMIENTO Y PLANEACIÓN DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE DE BOGOTÁ D.C.	\$ 440.523.391,00	19-Abr-02	21-May-02	21-Ene-03
51	DIRECTA	CARLOS ALFONSO ALVAREZ SANABRIA	19'387.177	EMITIR 150 CUÑAS SUELTAS DE 30 SEGUNDOS DURANTE 30 DIAS CON UNA FRECUENCIA DE 5 EN LA EMISORA 88.9 SUPER ESTACION	\$ 96.000.000,00	29-Abr-02	04-Jun-02	17-Jul-02
58	CONTRATACION DIRECTA	PROTECCION INDUSTRIAL LTDA	8600682968	SUMINISTRAR Y APLICAR PINTURA ACRILICA DE TRAFICO Y/O BAE SOLVENTE, RESINA TERMOPLASTICA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD	\$ 9.500.000,00	16-May-02	05-Jun-02	16-Jul-02
61	LICITACION	SOCINTER S.A.	86053065628	SUMINISTRAR E IMPLEMENTAR LAS SEÑALES PREVENTIVAS, INFORMATIVAS, REGLAMENTARIAS DE PEDESTAL Y DEMAS DISPOSITIVOS PARA LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ POR EL SISTEMA DE PRECIOS FIJOS NO AJUSTABLES DE ACUERDO AL ANEXO 2 EL PLIEGO DE CONDICIONES Y LA PROPUESTA	\$ 900.000.000,00	06-Jun-02	23-Jul-02	23-Mar-02
69	PRESTACION DE SERVICIO	ECOHUMAN A EU		REALIZAR LA IDENTIFICACION, ACERCAMIENTO, CARACTERIZACION Y SENSIBILIZACION PARA LA ORGANIZACION DE PERSONAS DE PERSONAS Y GRUPOS QUE SE DEDICAN A LAS ACTIVIDADES INFORMALES DE VIGILANCIA DE AUTOMOTORES EN LAS VIAS PUBLICAS	\$ 34.684.000,00	04-Jul-02	15-Jul-02	14-Nov-02
					\$ 1.544.374.402,00			

Fuente: STT-FONDATT, Sistema de información Contractual vigencia 2002 - Anexo 9

Conclusiones de la Evaluación:

- La gestión de la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá D.C. – FONDATT fue aceptable al lograr en un 65.00% el cumplimiento de las metas para este proyecto.
- Presenta deficiencias en la señalización horizontal, no atendiendo oportunamente las zonas escolares en donde la población es vulnerable y expuesta a los riesgos de accidente de transito. Es importante que la Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá cubra esta necesidad en el menor tiempo posible, identificando sin excepción todas las zonas que albergan comunidad educativa.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

- Cotejando la ejecución presupuestal con los giros efectivos, se deduce que el nivel de cumplimiento real sólo llega al 28.57%, toda vez que el valor compromisos y reservas absorbe el 71.43% (\$5.530.493.074.03) del total ejecutado, indicador que refleja fallas en el sistema de planeación y ejecución de actividades.
- Por este Proyecto la Secretaría Contrato setecientos (700) Ordenes de Prestación de Servicio por valor \$460.000.000.00, con el objeto de desarrollar actividades pedagógicas y operativas, en materia de parqueo en las diferentes vías, labor que se desarrollo conjuntamente con las autoridades gubernamentales, comunidad educativa, comerciantes y ciudadanos en general., promoviendo la autorregulación y cumplimiento de las normas de transito y parqueo público.
- Con respecto a la contratación tomada como muestra, en el proceso de evaluación no se determinaron observaciones de forma ni de fondo.

4.5 EVALUACION A LOS CONTRATOS DE CONCESION

4.5.1 Contrato de Concesión Grúas 093 de 1995

Contratista:	Grúas Coro Ltda.
Objeto:	El CONCESIONARIO se obliga para con el FONDATT a explotar por su cuenta y riesgo el servicio de grúas que presta la Secretaria de Transito y Transporte en la Ciudad de Santa fe de Bogotá D.C., y de los 25 vehículos de este tipo de propiedad del FONDATT.
Tipo de Selección:	Licitación Pública
Plazo:	Cinco (5) Años.
Fecha de Suscripción:	22 de Septiembre de 995
Fecha de Iniciación:	23 de Agosto de 1996
Prorrogas:	Mayo 22 de 2001 se prorroga hasta el 31 de Dic/ 2001
Otrosi:	Junio 30 de 1998: Modifica cláusula de revisión
Participación:	20% para el FONDATT

Ingresos:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 16
INGRESOS Y PARTICIPACION FONDATT MAYO 1996 - DICIEMBRE 2001
(Pesos Corrientes)

AÑO	INGRESOS BRUTOS CONCESION	INGRESOS BRUTOS STT(20%)	DESCUENTOS	INGRESOS NETOS STT	% PART.
1996	226.014.792	45.202.958	34.281.813	10.921.145	4,83
1997	1.071.759.640	198.268.048	266.613.204	-68.345.156	-6,38
1998	2.106.465.160	421.293.012	200.787.420	220.505.592	10,47
1999	2.324.038.600	464.807.720	244.035.000	220.772.720	9,50
2000	3.112.243.000	622.454.120	455.211.800	167.242.320	5,37
2001	3.221.664.182	701.083.316	165.572.500	535.510.816	16,62
TOTAL	12.062.185.374	2.453.109.174	1.366.501.737	1.086.607.437	9,01

Fuente: información 1996-1998 Suministrada por el Concesionario
Información suministrada por convenio Universidad Nacional -FONDATT

Durante todo el periodo de la explotación de la concesión GRUAS el Concesionario recibió ingresos brutos por valor de \$2.453.109.174 de los cuales el FONDATT aplico por participación contractual del 20%, la suma de \$2.453.109.174, valor este al cual el contratista de la concesión GRUAS descontó por Servicio de Orilladas y servicio de traslado de chatarra el valor de \$1.366.501.737, por lo cual durante todo el periodo el FONDATT recibió una participación real del 9.01%

4.5.1.1 El contrato de concesión de grúas, suscrito con Inversiones Coro Ltda., en 1995 para la prestación del servicio de grúa, fijo en la cláusula cuarta un plazo de cinco años, es decir que su terminación iba hasta mayo 22 de 2001, no obstante en el 2001 la administración por no contar con los recursos para una nueva licitación, decide en mayo 22 de ese mismo año, prorrogar el plazo hasta diciembre 31 de 2001.

Teniendo en cuenta lo anterior, la administración después del plazo establecido, lleva diez (10) meses en el proceso de liquidación del contrato, incumpliendo no solo con lo estipulado en la cláusula cuarta del contrato de concesión sino también con el artículo 60 y 61 de la Ley 80 de 1993,

Determinada la inconsistencia, mediante oficio fechado 26 de marzo de 2003, se solicito a la Administración las razones por las cuales a la fecha no se ha efectuado dicha liquidación, respuesta que fue otorgada con oficio No. SJ.11-02 - 6250 de marzo 28 de 2003 por el Subsecretario Jurídico, exponiendo dificultades como la obtención de los soportes contables y recibos de pago que se encuentran en el archivo inactivo; situaciones que debió prever la STT-FONDATT con



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

anterioridad a la terminación, ya que dichos documentos deben reposar en el archivo activo del contrato. Irregularidad que da lugar a un hallazgo disciplinario.

4.5.2 Contrato de Concesión de Patios 093 de 1996

Contratista:	Jaime Hernando Lafaurie Vega
Objeto:	El Concesionario se obliga para con el FONDATT a explotar por su cuenta y riesgo el servicio de patios (garajes) que presta la Secretaria de Transito y Transporte y administrar los patios que usufructúa el FONDATT de la STT, a través de las tarifas oficiales fijadas por el FONDATT-STT.
Tipo Selección:	Licitación Publica.
Plazo:	Cinco (5) años.
Fecha suscripción:	Octubre 19 de 1996.
Fecha Iniciación:	Noviembre 19 de 1996.
Prorrogas:	En enero 30 de 2001 se prorroga por dos (2) años Del 19 de Noviembre de 2001.
Otrosí:	Enero 29 de 2001: Cobro Coactivo. Junio de 2001: Cobro Coactivo.
Participación:	20% para el FONDATT.

Antecedentes y posibles escenarios en que se encontraría el FONDATT frente a la reclamación económica (cartera \$23.881.347.699) del concesionario por la permanencia de vehículos en patios y el remate de los mismos

4.5.2.1 En el OTROSI No.2, al contrato 093 de 1996 firmado en diciembre 31 de 1997 las partes acuerdan que: *"el proponente adjudicatario de la adjudicación deberá máximo dentro de los 90 días siguientes a la firma del acta de iniciación presentar un programa para el remate de los vehículos depositados entregados para su administración, que tengan mas de cinco años en ellos con el fin de descongestionar y racionalizar la utilización de los mismos – los ingresos obtenidos de estos remates serán un 60% para el concesionario, quien correrá con todos los gastos necesarios para su realización y un 40% para STT-FONDATT...para los vehículos que hallan ingresado a los patios con posterioridad al 19 de diciembre de 1996 se acogerá el % asignado en la propuesta al patio considerado si es patio de la Secretaria (35%) o aportado por el concesionario (20%), igualmente los vehículos que hallan ingresado por resoluciones de*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

autorización a los patios del concesionario y con anterioridad al 19 de noviembre de 1996, este reconocerá al FONDATT-STT, y bajo el mismo procedimiento para remate , el 20% del valor”

Para 1998 se da inició a los primeros remates, amparados en las resoluciones Nos. 111 y 163 de junio 5 y julio 17 del 1998 respectivamente, de los cuales y a la fecha, once (11) remates fueron ejecutados bajo los programas que debía presentar el concesionario y los aportes correspondientes a cada uno quedaron consignados en las Actas de Manejo de Recurso Económicos, las cuales están firmadas por el representante legal del contrato y el delegado de financiera de la STT. Tal como se describe en la Tabla 17.

TABLA 17
REMATES EFECTUADOS POR EL CONCESIONARIO

REMATES	APORTES A FONDATT-STT		CONCESIONARIO \$	TOTAL REIMATE
	(\$)	%		
No. 1 - 1998	14.420.033,00	34,99	26.791.033,00	41.211.066
No. 2 - 1998	69.595.590,00	45,70	82.707.474,00	152.303.064
No. 3 - 1998	48.565.382,00	50,07	48.437.864,00	97.003.246
No. 4 - 1998	10.269.753,00	39,22	15.914.319,00	26.184.072
No. 5 - 1998	20.477.426,00	37,68	33.873.230,00	54.350.656
No. 6 - 1999	19.175.385,00	18,74	83.175.144,00	102.350.529
No. 7 - 1999	7.785.611,00	21,46	28.489.900,00	36.275.511
No. 8 - 1999	10.878.835,00	22,00	38.562.497,00	49.441.332
No. 9 - 2000	15.103.192,00	18,56	66.289.027,00	81.392.219
No. 10 - 2000	16.900.079,00	19,47	69.897.800,00	86.797.879
No. 11 - 2001	74.200.639,00	21,94	264.025.988,00	338.226.627
TOTALES	307.371.925,00	28,85	758.164.276,00	1.065.536.201

Fuente: Concesión Marzo 2003

Al respecto, se procedió a requerir a la administración con el objeto de verificar el documento garante que registre contablemente los derechos de participación correspondiente al FONDATT, respuesta que otorga la Entidad en los siguientes términos: *“Revisado el registro de los ingresos por concepto de la concesión patios, no se ha encontrado discriminación suficiente que permita Identificar en forma clara, entradas por concepto de remate o de cobro coactivo”*.

En virtud de este hecho, a la fecha del presente informe la STT-FONDATT no ha aportado la documentación contable que permita al auditor verificar el ingreso



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

efectivo de la participación del FONDATT – STT (\$307.371.927.49), fecha y cuenta contable a la cual se aplicaron.

4.5.2.2 Liquidación reclamación (cartera) del concesionario por vehículos que entraron a patios y que no han sido retirados por los propietarios.

TABLA 18

AÑO DE ENTRADA A PATIOS	POSIBLES RODANTES REMATABLES		RODANTES NO REMATABLES		CARTERA QUE RECLAMA CONCESIONARIO		
	CANTIDAD	CARTERA (\$)	CANTIDAD	CARTERA (\$)	CANTIDAD	CARTERA	
		(A)		(B)		C = (A+B)	
Antes 1995	21	141.239.370	5	33.037.525	26	174.276.895	
1996	1 semestre	59	367.591.085	3	20.506.830	62	388.097.915
	2 semestre	24	152.323.274	0	0	24	152.323.274
1997	1 semestre	171	1.033.876.473	30	172.011.720	201	1.205.888.193
	2 semestre	332	1.902.136.623	32	180.147.924	364	2.082.284.547
1998	1 semestre	316	1.758.145.351	81	431.584.091	397	2.189.729.442
	2 semestre	362	1.916.609.052	158	823.984.547	520	2.740.593.599
1999	1 semestre	514	2.698.531.185	151	757.183.382	665	3.455.714.567
	2 semestre	460	2.191.873.161	130	593.493.015	590	2.785.366.176
2000	1 semestre	521	2.299.513.112	93	384.752.796	614	2.684.265.908
	2 semestre	435	1.717.253.859	82	315.980.812	517	2.033.234.671
2001	1 semestre	425	1.481.954.003	89	288.307.493	514	1.770.261.496
	2 semestre	356	1.051.833.729	70	204.805.229	426	1.256.638.958
2002	1 semestre	202	405.865.658	92	178.837.643	294	584.703.301
	2 semestre	714	288.343.119	209	89.625.638	923	377.968.757
		4.912	19.407.089.054	1.225	4.474.258.645	6.137	23.881.347.699

En la Tabla anterior se observa que a Diciembre 31 de 2002 se encontraban en patios de la concesión 6137 vehículos, por los cuales se liquidó la suma de \$23.881.347.699 de acuerdo a comunicación de la STT marzo 6 de 2003.

Escenarios a las cuales se vería abocado el FONDATT - STT

Escenario 1: Bajo el supuesto de que a la terminación del contrato (nov.17/03) el FONDATT - STT no efectúe remates de vehículos.

Bajo este escenario el FONDATT tendría que pagar al concesionario la suma de \$23.881.347.699 valor liquidado por el contratista por la permanencia de los 6137 vehículos en patios que administra para la prestación del servicio, tal como se detalla en la tabla anterior.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Escenario 2: Bajo el supuesto de que a la terminación del contrato (Nov.17/03) la STT-FONDATT efectúe remates de vehículos.

Teniendo en cuenta que la acción de remate solo se puede efectuar para aquellos vehículos con una edad de permanencia en patios superior a tres (3) años (Resolución 111 de 1998 FONDATT) y que de estos se deben excluir los rodantes judicializados por la Fiscalía General de la Nación, el universo de vehículos rematables se reduce a los que entraron a PATIOS en 1996 y años anteriores y los que entraron durante el periodo comprendido entre 1997 y 1999 así:

- (1) Valor total informado por el FONDATT-STT, por la permanencia de los 6137 vehículos en PATIOS durante los años anteriores a 1995 y el periodo comprendido entre enero de 1996 – Diciembre de 2002... ..\$23.881.347.699
- (2) MENOS: vehículos no rematables 2653 que corresponden al Periodo 2000 – 2002 (con permanencia igual o inferior a Tres (3) años.....\$7.244.763.480
- (3) MENOS: vehículos que permanecen en patios 1225 antes de 1995 y el período comprendido entre 1996 a 2002 y que por estar Judicializados no pueden ser rematados.....\$4.474.258.645
- (1-2-3): Corresponde al universo de vehículos retamales (son los no judicializados y aquellos que permanecen en patios desde antes de 1995 y el periodo entre 1996 - 1999 \$12.162.325.574

Por lo anterior se observa que de efectuarse el ciento por ciento de los vehículos rematables (2259) antes de la terminación del contrato, la STT-FONDATT tendría que cubrir la suma de ONCE MIL SETECIENTOS DIESEINUEVE MILLONES VEINTIDOS MIL CIENTO VEITICINCO PESOS (\$11.719.022.125) que corresponde al valor bruto y pretendido por el concesionario al que se le descontaría la participación de STT-FONDATT que corresponda de acuerdo a lo estipulado en el otrosí N° 02 de 1997 20% como participación en el valor que se obtenga por la venta del remate.

En general se puede decir que en términos de favorabilidad la STT – FONDATT debe efectuar los remates antes de la terminación del Contrato de Concesión No. 093 de 1996, el cual termina en Noviembre 17 de 2003, pues de lo contrario tendría que pagar al concesionario por concepto de CARTERA DE VEHICULOS EN PATIOS la cual en Diciembre 31 de 2002 asciende la suma de \$23.881.347.699, valor discriminado en la Tabla 18, y asumir el cobro de la misma, gestión esta que por los resultados observados, se califica de ineficiente,



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

teniendo en cuenta que mediante otrosí de junio de 2001 el FONDATT se comprometió a establecer el programa de Jurisdicción Coactiva sin que a la fecha su cobro haya sido efectivo, situación que se explica ampliamente en el numeral 4.5.2.4.

Se señala además que el FONDATT a 31 de diciembre de 2002 no ha previsto contablemente provisión alguna que le permita asumir la posible contingencia para asumir el pago de la cartera de vehículos que desde 1996 permanecen en Patios.

El hecho de que el FONDATT posiblemente tenga que asumir el valor de la cartera cobrada por el contratista de la concesión Patios sin que se haya ejecutado en forma diligente la acción de cobro coactivo mediante la ejecución del Programa de Jurisdicción Coactiva previstos en enero y junio de 2001 (Otrosí al Contrato) y que a la fecha no se hayan efectuado los remates de vehículos, indudablemente afectará la Situación Financiera de la entidad, pues si bien es cierto cuando se efectúe el pago al concesionario existiría en términos contables, una compensación de Activos también lo es el de que el FONDATT estaría recibiendo un listado de Cuentas por Cobrar (que como se ha evidenciado es de difícil cobro y en Dic.31/02 asciende a \$23.881.347.699) y estaría entregando un activo líquido, que indudablemente afectará las actividades normales de la entidad y las previstas en el Plan de Desarrollo y Balance Social.

Si bien es cierto que el MONTO DEL DAÑO FISCAL solo será determinable a la liquidación (Noviembre 17 de 2003) del contrato de concesión, también lo es el hecho de que este ha sido ocasionado por la mala gestión en el cobro coactivo de la cartera por permanencia de vehículos en patios y por la falta de previsión oportuna en efectuar el remate de los vehículos existiendo los instrumentos legales para hacerlo, esta inoportunidad de la gestión ha ocasionado año a año el crecimiento de la cartera y por consiguiente el crecimiento potencial del daño fiscal.

Solo mediante la acción efectiva de la ejecución del Programa de Jurisdicción Coactiva y la venta en remate de los vehículos no Judicializados el FONDATT podrá parcialmente cubrir la obligación que tiene frente al concesionario que como ya se dijo ha diciembre 31 de 2002 se ha liquidado en la suma de \$23.881.347.699 valor este que a partir de enero 1 de 2003 se irá incrementando, obligación esta que supera con creces el valor obtenido por el FONDATT por participación en la explotación de la concesión durante, los 72 meses de ejecución que como se detalla mas adelante ascendió en diciembre 31 de 2002 a la suma de \$3.722.735.701.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.5.2.3 Resultado Económico de la explotación de la Concesión Patios durante el período 1996 – 2002.

El resultado económico de la concesión patios sin tener en cuenta el posible valor que deba pagar el FONDATT al concesionario por concepto de CARTERA DE VEHICULOS EN PATIOS, de acuerdo a los escenarios anteriores es el siguiente

TABLA 19
INGRESOS Y PARTICIPACION STT NOVIEMBRE 1996 - DICIEMBRE 2002
(Precios corrientes)

AÑO	INGRESOS CONCESION	INGRESOS BRUTOS STT	DESCUENTOS			INGRESOS NETOS FONDATT- STT
			TUTELAS	FISCALIA	INTERESES	
1996	37.887.170	16.107.879				16.107.879
1997	1.373.600.729	391.039.353				391.039.353
1998	2.003.697.137	395.649.711				395.649.711
1999	4.132.078.146	838.643.824				838.643.824
2000	4.864.860.690	1.010.128.507				1.010.128.507
2001	5.241.586.098	1.049.317.109				1.049.317.109
2002	5.847.834.252	1.171.187.071	256.315.220	843.323.726	9.698.807	21.849.318
TOTAL	23.501.544.222	4.872.073.454	256.315.220	843.323.726	49.698.807	3.722.735.701

Fuente: Información suministrada por la STT

Obsérvese en la Tabla 19, que durante el periodo noviembre 1996 – Diciembre 2002 el concesionario por la explotación de la concesión, ha recaudado la suma de \$23.501.544.222 de los cuales el FONDATT – STT a aplicado ingresos netos por la suma de \$3.722.735.701 que en valor relativo corresponde a una participación de 15.84%.

Con respecto al valor neto (\$3.722.735.701), físicamente le ha entrado al FONDATT la suma de \$1.745.618.020, la diferencia (\$1.977.117.681) corresponde a aportes del FONDATT que no han sido entregados por el concesionario durante el periodo noviembre de 2000 a diciembre 31 de 2002 detallados así:

❖ Del año 2000	\$128.779.529
❖ Del año 2001	\$1.049.317.109
❖ Del año 2002 (enero – junio)	\$468.667.838
❖ Del año 2002 (julio - diciembre)	\$702.519.233

Por Otrosí firmado el 30 de julio de 2002 el concesionario se comprometió con el FONDATT a girar el 8% sobre el ingreso bruto recaudado, a partir de agosto de 2002 con los aportes del mes de julio de 2002, Para el periodo comprendido entre Julio y Diciembre de 2002, el valor recaudado por el concesionario ascendió a la



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

suma de \$3.507.508.920 de los cuales el 8% es decir la suma de \$280.606.474 debieron haber sido girados al FONDATT por el concesionario, valor este que en la verificación del proceso auditor se comprobó no ha sido girado por el concesionario, incumpliendo lo pactado; con el agravante de que el Otrosí se convierte en un instrumento inconveniente desde el punto de vista económico para los intereses del Distrito Capital, máxime que el 12% restante debe ser reservado para atender las posibles reclamaciones o diferencias a favor del concesionario, y peor aún, cuando el 8% es objeto de descuento por parte del concesionario, descuentos que no fueron pactados contractualmente, constituyéndose en retención indebida de dineros públicos por parte del concesionario, hecho que da lugar a un Hallazgo Penal; actuación que posiblemente esta tipificada en el Título XV Delitos Contra la Administración Pública del Código Penal Art. 397 (Peculado por Apropiación).

Frente a la aplicación de los dos escenarios supuestos, veamos a continuación el resultado real de beneficio que obtendría el FONDATT frente a los ingresos recibidos (\$3.722.735.701) por participación durante los 72 meses de ejecución del contrato y frente al saldo de la cartera de vehículos en Patios liquidada y reclamada por el Concesionario (\$23.722.735.701) en Diciembre 31 de 2002.

En el evento que no se efectúen remates el resultado económico por participación en la explotación de la concesión el FONDATT sería el siguiente.

- Participación neta a precios corrientes recibida Por el FONDATT –STT \$3.722.735.701
- MENOS: posible valor que tendría que cancelar el FONDATT-STT al concesionario en el evento de que no se efectúe el remate de los vehículos \$23.881.347.699
- Resultado (negativo) \$20.158.611.998

Véase que el FONDATT-STT en el caso de que no se lleven a cabo los remates habrá obtenido durante los 72 meses de explotación de la concesión, una participación de beneficio negativa de \$20.158.611.998, valor este que solo sería disminuido en los valores que por la acción del cobro coactivo el FONDATT logre recuperar, del valor de cartera recibida.

En el evento, que se efectúe el remate el resultado económico por participación en la explotación de la concesión el FONDATT sería el siguiente.

- Participación neta a precios corrientes recibida por el FONDATT –STT (\$3.722.735.701)



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

- MENOS: posible valor que tendría que cancelar el FONDATT-STT al concesionario en el evento de que se efectúe el remate de los (2653) vehículos \$7.244.763.480
- Resultado negativo (\$3.522.027.779)

Véase que el FONDATT-STT en el caso de que se lleven a cabo los remates (en el 100%) habrá obtenido durante los 72 meses transcurridos por la explotación de la concesión, una participación de beneficio negativa de (\$3.522.027.779) valor este, que se disminuirá en el valor que reciba por la participación del FONDATT – STT en el valor del remate de acuerdo a lo estipula en el Otrosí N° 2 de Diciembre de 1997

En síntesis, no se evidencia de manera cierta y real los beneficios de la concesión para el Distrito Capital, por el contrario, la concesión sólo esta garantizando los intereses del concesionario y para el Distrito Capital pérdida de los benéficos que le puede generar un bien público de su propiedad, sin lograr el cumplimiento de los fines estatales.

4.5.2.4 Estado del Programa Cobro Coactivo de Cartera de Vehículos en Patios

En enero de 2001 la FONDATT-STT suscribe OTROSI en el cual en su cláusula cuarta dice: "El FONDATT se compromete a establecer en un plazo de tres meses (3) contados a partir de la fecha del presente documento el Programa de Jurisdicción Coactiva, con el fin de iniciar el cobro ejecutivo de la cartera morosa. El FONDATT se obliga a asumir los costos logísticos y operativos que se requiera en desarrollo del programa des acuerdo del protocolo que formara parte del programa, en razón de lo anterior, los recursos producidos por el mencionado programa, se distribuirán de la siguiente forma FONDATT-STT: Veinticinco por ciento (25%); JAIME HERNANDO LAFAURIE VEGA: SETENTA Y CINCO por ciento (75%)."

En razón a que FONDATT – STT, incumplió con este compromiso, el 27 junio de 2001, se firmó un nuevo otrosí, en el cual se estableció: "Modifíquese el punto cuarto del otrosí de fecha 29 de enero 2001, el cual quedará así: "CUARTO: El FONDATT se compromete a establecer inmediatamente el Programa de Jurisdicción Coactiva, con el fin de iniciar el cobro ejecutivo de la Cartera Morosa. El concesionario se obliga a asumir los costos logísticos y operativos que se requieran en desarrollo del programa. En razón de lo anterior, los recurso producidos por el mencionado programa se distribuirán de la siguiente forma: FONDATT – STT: Veinte por ciento (20%) y Jaime Hernando Lafaurie Vega:



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Ochenta por ciento (80%)". Como resultado de este compromiso se realizaron las siguientes actividades:

- Se han aperturado 980 procesos que ha diciembre 31 de 2002 presentan el siguiente balance:

De Setenta y dos (72) procesos de los cuales setenta (70) corresponden al periodo de 2001 y dos (2) a la vigencia fiscal de 2002 el FONDATT –STT recaudó la suma de \$49.293.626, y el concesionario \$206.947.882 lo que muestra que el FONDATT-STT en términos de resultados presentó una gestión ineficiente, si se tiene en cuenta que la cartera de vehículos susceptible de remate (2653) asciende a diciembre 31 de 2002 a la suma de \$7.244.763.480.00 de los cuales sumados los recaudos efectuados por FONDATT-STT y el concesionario el valor recuperado apenas asciende a la suma de \$256.541.508 lo que representa un valor recuperado de apenas el 4%% del total.

Evaluación al proceso de remate de vehículos que se encontraban inmovilizados en los patios y que fueron objeto del contrato de Concesión No. 093/96 celebrado con Jaime Lafaurie. Remate realizado el 16 de febrero del 2003.

Corresponde al Director Ejecutivo del FONDATT quien a su vez es el Secretario de la Secretaria de Tránsito y Transporte establecer los trámites para establecer los trámites pertinentes con el fin de disponer de los vehículos abandonados en sus instalaciones, previa convocatoria, facultad otorgada según el artículo 18, párrafo del Acuerdo No.9 de 1989 del Concejo de Bogotá y Decreto No. 0304 del 24 de julio de 1989 del Alcalde Mayor de Bogotá.

Mediante Resolución No. 419 del 21 de junio del 2001, la directora Ejecutiva del FONDATT, declaró en abandono los vehículos que fueron objeto de remate No. 001 del 2001 a través del concesionario JV, Inversiones- Jaime Lafaure, entre los cuales se encontraban los 343 vehículos que fueron adjudicados en remate el día 18 de febrero de 2003.

El Director Ejecutivo del FONDATT realizó Convocatoria Pública el día 1º de febrero del 2003 en el diario La República por el término de 15 días para todas las personas que tuvieran algún derecho sobre los vehículos que se encontraban en los patios por un término mayor a tres (3) años, para que se presentaran a retirarlos, de conformidad con lo establecido en el artículo segundo de la Resolución No. 0111 del 5 de junio de 1998, modificada por la Resolución 0163 del 17 de julio de 1998.



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Vencido dicho término sin que los propietarios hubiesen efectuado el retiro de los vehículos, la STT ordenó el remate en subasta pública a través del banco popular-El Martillo, de conformidad con lo establecido en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública, tal como se observa en los oficios No. 913-0585-2003 , 913-0354-2003 del 17 de enero y 7 febrero respectivamente, mediante este último el banco popular informa al subsecretario operativo de la STT, que como resultado de la inspección practicada en los patios, se encontró que un 90% de los vehículos no son recuperables, entendiéndose que el 10% restante son recuperables, quedando pendientes para la siguiente subasta.

El Secretario de Tránsito envió, el día 28 de febrero del año en curso, la respectiva comunicación a los diferentes organismos de tránsito, tanto los vehículos matriculados en Bogotá como en otros municipios, mediante la cual solicitó la anotación del remate como vehículos irrecuperables, en el registro de tradición de cada vehículo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 078 del 14 de febrero del 2003, modificada por la Resolución No 691 del 17 de febrero del mismo año.

Que el artículo cuarto de la Resolución No.111 del 5 de junio de 1998, establece que los vehículos que presenten alto deterioro serán rematados como chatarra, razón por la cual quien los adquiriera, antes de su entrega, deberá acreditar la cancelación de la matrícula del vehículo, requisito que no tuvo en cuenta la STT omisión que conllevó a perder la oportunidad de recaudar los impuestos adeudados por el propietario de los vehículos rematados. Sin embargo, Ley 488 de 1998 por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales, Capítulo VII, Impuestos sobre vehículos Automotores en su artículo 142 dispone, que el sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados, por consiguiente los impuestos de circulación y tránsito quedan en cabeza de quien figuraba como propietario, tenedor o poseedor, tributo que debe ser recaudado por la Secretaría de Hacienda para los vehículos matriculados en Bogotá, correspondiéndole a esa entidad efectuar su cobro jurídico, cuya gestión dependerá la recuperación de los mismos, razón por la cual hasta tanto no se conozca su resultado no es posible determinar un detrimento al patrimonio Distrital que amerite la apertura de un proceso de responsabilidad fiscal. De donde se concluye que la Secretaría de Hacienda debe perseguir el pago de los impuestos de rodamiento, independientemente de la cancelación de la licencia de matrícula.

No obstante, la STT. Comunicó a los diferentes organismos de tránsito, tanto de los vehículos matriculados, de los vehículos matriculados en Bogotá como en otros municipios, solicitando la anotación del remate como vehículos irrecuperables en el Registro de Tradición de cada vehículo, conforme con lo dispuesto en la Resolución No. 078 del 14 de febrero del 2003, modificada por la Resolución No. 691 del 17 de febrero del 2003.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

De lo anterior se concluye que con la actuación de la Secretaría de Tránsito y Transporte al proceder a rematar los vehículos abandonados sin solicitar la cancelación de la Licencia de Tránsito a pesar de presentarse evasión de los impuestos que adeude el propietario, poseedor o tenedor del vehículo no se presenta pérdida al patrimonio del distrito, caso contrario, ocasionaría lesión al patrimonio público si la STT como autoridad de Tránsito no procede en forma oportuna y efectiva con el proceso de remate, teniendo en cuenta que sus propietarios no están interesados en el retiro de estos vehículos por el estado en que se encuentran.

4.5.3 Contrato de Concesión SETT 105 DE 1997

Contratista: Unión Temporal Servicios Especializados de Transito-SETT

Objeto: El Concesionario se obliga para con el Distrito Capital de Santa Fe de Bogota-Secretaria de Transito y Transportes a realizar por su cuenta y riesgo la organización y gestión parcial del servicio relacionado con el Registro Distrito Automotor, el registro Distrito de Conductores en lo relacionado con el tramite de licencias de conducción y elaboración, renovación y cancelación de tarjetas de operación, de acuerdo con las normas legales vigentes.

Tipo Contratación: Licitación Publica.

Plazo: Diez (10) años.

Fecha suscripción: Diciembre 16 de 1997.

Fecha de iniciación: Enero 13 de 1998.

TABLA 20
INGRESOS Y PARTICIPACION STT ENERO 1998-DICIEMBRE 2002
(Pesos Corrientes)

PERIODO	INGRESOS BRUTOS	INGRESOS NETOS STT	
	CONCESION	STT	%
1998	7.039.409.100	555.864.687	7,90
1999	13.359.955.130	1.058.290.579	7,92
2000	17.466.823.100	1.348.330.128	7,72
2001	21.054.430.844	1.534.066.884	7,29
2002	32.285.893.570	2.231.636.647	6,91
TOTALES	91.206.511.744	6.728.188.925	7,38

Fuente: Información suministrada 1998 Gerencia Administrativa y Financiera STT
Información 1999 – 2002 STT



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

La concesión inicia operaciones en junio de 1994 y durante el periodo de análisis 1998-202 los ingresos brutos recaudados por la Concesión ascendieron a la suma de \$91.206.511.744 de los cuales la Secretaria de Transito Y Transporte - FONDATT, ha recibido durante los últimos cinco (5) años el valor de \$6.728.188.925 que equivale a una participación promedio ponderada del 7.38%.

4.5.4 Concesión Revisión Técnico Mecánica 01 de 1994

Contratista: Orlando Riascos y CIA. S. en C.
Entregar en concesión los centros de Diagnostico de Álamos y Tunal al Concesionario, para efectuar la revisión técnico mecánica de vehículos automotores registrados en esta Capital, ajustándose alas normas Nacionales y Distritales y a la propuesta alternativa adjudicada que forma parte integrante del presente contrato

Tipo Selección: Licitación Pública
Plazo: Diez (10) años.
Fecha suscripción: Marzo 18 de 1994.
Fecha Iniciación: Junio 20 de 1994.
Otrosí: cuatro (4).
Participación: 40% para el FONDATT (8% a partir del 2001 según Laudo Arbitral, notificado a la administración en Enero 26 de 2001.

TABLA 21
INGRESOS Y PARTICIPACION FONDATT JUNIO 1994 -DICIEMBRE 2002
(Pesos Corrientes)

MES	INGRESOS CONCESION	INGRESOS STT	% PART. FONDATT
1994	235.093.530	77.580.865	33,00
1995	1.166.040.000	466.416.000	40,00
1996	650.975.600	260.246.240	39,98
1997	972.821.200	389.208.480	40,01
1998	1.344.298.800	537.719.520	40,00
1999	1.767.356.800	706.942.720	40,00
2000	1.868.932.000	747.572.800	40,00
2001	2.076.474.400	166.117.952	8,00
2002	2.128.886.400	170.310.912	8,00
TOTAL	12.210.878.730,00	3.522.115.489,00	28,84

Fuente: Información suministrada por el concesionario

La ejecución del contrato de Revisión Técnico-mecánica desde su fecha de inicio en Junio de 1994 y hasta diciembre de 2002, ha generado ingresos brutos por



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

valor de \$12.210.878.730 de los cuales el FONDATT por concepto de participación contractual ha recibido \$3.522.115.489 que en valores relativos corresponden al 28.84%.

Si a la participación bruta le restamos los siguientes gastos en que ha incurrido el FONDATT:

❖ Contrato de interventoría No. 0196 de 1999	\$139.915.440
❖ Participación por alicuota en el contrato de Interventoría No. 053 de 2001	\$93.467.500
❖ Pago honorarios abogado laudo arbitral	\$28.000.000
❖ Gastos tribunal y Arbitramento	\$126.406.152
❖ Pago condena laudo Arbitral	\$3.065.268.866
❖ Pago intereses moratorios Laudo Arbitral	\$67.940.440
❖ Participación en Contrato de asesoría Jurídica	<u>\$80.401.304</u>
❖ TOTAL GASTOS	\$3.601.399.702

El resultado de la relación Costo Beneficio obtenido por el FONDATT durante los ocho (8) años y dos meses de explotación del contrato de Revisión Técnico-mecánica, nos muestra en valores absolutos un valor negativo de \$79.284.213.

4.5.4.1 Sobre la utilización de las instalaciones del diagnosticentro del Tunal, por la firma Riascos, quien adelantó la revisión para la certificación de repotenciación, facultad otorgada por el Ministerio de Transporte, sin que la STT haya recibido ninguna utilidad y que, dentro del plan de mejoramiento, la entidad se comprometió a agotar los mecanismos para lograr por mutuo acuerdo el pago por participación por parte del concesionario Riascos, se observó que en el año 2002 hizo varios ofrecimientos, los cuales no fueron aceptados por la STT, por corresponder a una suma inferior a la establecida en el estudio que adelantó la interventoría de la Universidad Nacional, cuya suma asciende a \$314.144.698, valor sobre el cual se podría determinar el posible detrimento causado a la STT. En caso contrario, dicho valor podría servir de parámetro para cuantificar lo que dejó de recibir la entidad por los recursos entregados al Sr. Riascos para la ejecución del contrato de concesión, dentro del cual no fue incluido el servicio de Revisión por Repotenciación.

En acta de visita fiscal adelantada en el Despacho de la Secretaría de Tránsito, el subsecretario Operativo describió la metodología utilizada para calcular el valor a reclamar a la firma Riascos por la utilización de las instalaciones para la prestación del servicio de revisión de repotenciación el cual no fue incluido dentro del objeto del contrato de concesión celebrado con la STT., basados en el análisis económico que realizó la Interventoría de la Universidad Nacional, igualmente el Ministerio de



CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.

Transporte suministró la información sobre el número de vehículos que fueron revisados por el Concesionario Riascos, información que reposa en el CD. Que fue suministrado a la abogada en la diligencia, obteniendo como resultado para la entidad un ingreso de \$314.144.696.00, considerando esta auditoría que dicho valor debe ser confrontado con los soportes que reposan en la STT, ya que por el corto tiempo que se tuvo para adelantar el proceso auditor, no se pudo cuantificar la utilidad que debió recibir la STT como contraprestación por la utilización de sus instalaciones, suma que equivale al presunto detrimento ocasionado al Distrito

Se estableció que dicha revisión fue autorizada por la Secretaria desde junio de 1995 sin que el servicio de Revisión de Repotenciación hubiera sido pactado con las formalidades legales, omisión que dio lugar a que la entidad no recibiera ninguna contraprestación a pesar de que el concesionario Riascos cobraba a los particulares la tarifa aprobada con el Ministerio del Transporte, utilizando las instalaciones del Diagnosticentro del Tunal, propiedad de la Secretaria de Transito, anomalía que persistió desde junio de 1995 hasta el 2001 sin que los Secretarios de Transito, que desempeñaron este cargo, durante el requerido periodo, hubieran tomado las medidas pertinentes para subsanar esta inconsistencia, irregularidades que dan lugar a un Hallazgo Disciplinario.

4.6 CARTERA POR RECAUDAR DE MULTAS Y COMPARENDOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2002

Conformación de la Base de Datos

Para el desarrollo de pruebas de auditoría se solicitó a la Oficina Asesora de Tecnología de la Secretaría de Tránsito y Transporte generara un archivo plano con corte a 31 de diciembre de 2002 con la siguiente información:

- ⇒ Totalidad de Cédulas de ciudadanía con comparendos vigentes.
- ⇒ Archivo conformado por los siguientes campos: N° de cédula, Nombre del infractor, N° del comparendo, fecha del comparendo, fecha de proceso, código de infracción, valor del comparendo, valor nominal, placa y tipo de servicio.

Procesada y analizada la información suministrada por la STT, se determinó que el archivo está conformado por 1.747.444 registros de 559.379 usuarios con una cartera de comparendos por valor de \$189.934.035.954, cuyos resultados se muestran en la Tabla 22.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 22
CONFORMACION PORCENTUAL DE LA MUESTRA A 31 DE DICIEMBRE DE 2002

RANGO (CANTIDAD COMPARENDOS)	INFRACTORES		VALOR CARTERA MULTAS Y COMPARENDOS POR RECAUDAR	
	CANTIDAD CEDULAS	%	\$	%
1	325.436	58,178	35.501.004.949	18,691
2	82.685	14,782	18.807.318.745	9,902
3	41.404	7,402	14.226.182.056	7,49
4-9	76.242	13,63	49.120.240.221	25,862
10-14	15.601	2,789	20.071.226.468	10,567
15-19	6.731	1,203	12.100.211.607	6,371
20-24	3.574	0,639	8.036.206.094	4,231
25-29	2.162	0,387	5.840.632.498	3,075
30-39	2.397	0,429	8.030.175.790	4,228
40-49	1.270	0,227	5.384.976.493	2,835
50-99	1.666	0,298	10.263.962.233	5,404
100-149	173	0,031	1.891.130.000	0,996
150-199	29	0,005	458.619.200	0,241
Más de 200	9	0,002	202.149.600	0,106
TOTAL	559.379	100,000	\$ 189.934.035.954	100,000

La distribución del universo suministrado por la administración es la siguiente:

Total cédulas de ciudadanía	599.379
Total registros de comparendos	1.747.444
Total valor comparendos	\$189.934.035.954

TABLA 23
CARTERA DE COMPARENDOS POR EDADES

RANGO (TIEMPO)	CANTIDAD COMPARENDOS	VALOR POR RECAUDAR	
		VALOR	%
0-30 Días	18.134	4.215.706.608	2,220
31-60 Días	21.481	4.638.133.376	2,442
61-90 Días	30.238	3.921.841.575	2,065
91-180 Días	83.135	10.561.082.002	5,560
181-360 Días	140.883	19.571.497.191	10,304
2 Años	279.575	33.820.781.747	17,807
3 Años	384.889	39.779.534.485	20,944
4 Años	348.069	34.508.178.432	18,169
5 Años	370.648	32.940.136.808	17,343
Más de 5 Años	70.392	5.977.143.730	3,147
TOTAL	1.747.444	\$ 189.934.035.954	100,000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 24
CARTERA DE INFRACTORES POR TIPO DE SERVICIO

TIPO DE SERVICIO	CANTIDAD INFRACTORES	CANTIDAD COMPARENDOS	VALOR CARTERA DE MULTAS Y COMPARENDOS POR RECAUDAR	
			\$	%
Público	112.090	544.158	54.163.951.515	28,517
Particular	204.219	393.120	46.077.416.901	24,260
Oficial	2.151	3.364	409.829.540	0,216
Entidades de Derecho Público	54	82	10.003.100	0,005
Escolar	46	64	7.674.300	0,004
Maquinaria Agrícola	9	15	1.689.100	0,001
Otros	9	22	1.974.200	0,001
No se conoce el tipo de servicio	341.486	806.619	89.261.497.298	46,996
TOTAL	660.064	1.747.444	189.934.035.954	100,000

En la base de datos se encontraron irregularidades como las siguientes:

4.6.1 Existen 13.851 registros de infractores con comparendos por valor inferior a \$1.000, los cuales en la mayoría de los casos se ocasionan a causa de las diferencias existentes entre el valor liquidado automáticamente por el sistema de Multas y Comparendos y la Tabla de autoliquidación utilizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte para este fin. El valor total de esta cartera son \$6.430.237.

4.6.2 En la Tabla 24, se observa la desactualización del Registro Distrital Automotor, ya que aproximadamente el 47% de los vehículos de infractores no tienen identificado el tipo de servicio al cual pertenecen.

4.6.3 Las resoluciones sancionatorias de los comparendos (multas) impuestos por la autoridad competente de la Secretaría de Tránsito y Transporte a conductores infractores de las normas de tránsito de vehículos tanto públicos como privados, cuya competencia está a cargo de la Inspección 6ª de Tránsito; la cual los sanciona mediante resolución motivada, ejecutoriada y debidamente notificada en estrados, según lo establecen los artículos 238, 239, 241 y 242 del Código Nacional de Tránsito; para el período comprendido entre el 17 de julio de 1997 y el 31 de marzo de 1998, perdieron su fuerza ejecutoria, debido a que han transcurrido más de cinco (5) años de estar en firme, sin que la STT haya realizado acción alguna para recaudar estos dineros, por lo aquí expuesto, este ente de control considera que se presentó un presunto daño al patrimonio al Distrito Capital por valor de \$6.412.981.119.00 correspondiente a 67.822 resoluciones sancionatorias de conductores infractores, del Primer trimestre de 1998.



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

Debido a que estas resoluciones prestan mérito ejecutivo, la STT no adoptó los mecanismos necesarios oportunamente para evitar que estos actos administrativos perdieran fuerza ejecutoria, según lo establecido en el artículo 66 del Código Contencioso Administrativo.

4.6.4 Como se aprecia en Tabla 25, la STT cuenta con deudores por altas sumas, sin que haya ejercido gestión alguna para su recuperación, ni hubiera aplicado a tiempo las sanciones contempladas en el Código Nacional de Transito, como son: la suspensión o retención de licencias de conducción y demás (artículos 227 y 257 parágrafo 2 CNT), lo cual le ha traído como consecuencia tener que crear un grupo de cobro coactivo, empezar la suspensión y retención de licencias con el antecedente de no contar con una base de datos confiable y oportuna y el desconocimiento de la ubicación del deudor, que en la mayoría de los casos se trata de conductores de servicio público que seguramente no tienen la capacidad de pago para estas sumas tan elevadas.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA 25
LOS 50 USUARIOS CON MAYOR CANTIDAD DE COMPARENDOS IMPUESTOS Y
PENDIENTES DE RECAUDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2002

Nº	IDENTIFICACION	NOMBRE	CANTIDAD COMPARENDOS 31 Dic. 2002	CANTIDAD COMPARENDOS 07 Abr. 2003	VALOR	FECHA ULTIMOS 2 COMPARENDOS
1	80373554	Ruben Darío Cubillos Hernández	275	298	28.555.500	24 marzo - 01 abril
2	93372664	Hernando Rubio Mendoza	243	254	25.236.600	04 - 07 marzo
3	79157344	Juan Carlos Borraez Cerquera	230	237	19.989.900	14 marzo - 04 abril
4	79558744	Anario Ortíz Uyaban	228	234	22.731.300	19 febrero - 09 marzo
5	80436866	Vicente Pinzón Rodríguez	226	235	26.336.200	01 - 02 abril
6	11386708	Edilberto Triana Terreros	223	235	20.073.800	19 marzo - 01 abril
7	79734408	Wilson Vidal Sarmiento Moreno	217	223	17.985.700	01 - 23 marzo
8	19483060	Herney Chavarro García	213	220	19.456.600	05 - 18 marzo
9	79565624	William Alfonso Pinto Beltrán	206	206	21.784.000	idem
10	93364180	José Oscar Rubio Mendoza	199	209	20.367.800	24 febrero - 01 abril
11	79908969	Oscar Antonio Roa Martínez	195	195	25.690.000	idem
12	79105460	Luis Alejandro Mancipe Rodríguez	189	204	17.261.800	23 marzo - 02 abril
13	79573480	Javier Rincón Sandoval	187	192	17.579.500	14 - 26 marzo
14	79455461	Jairo Novoa Reina	183	195	20.390.700	06 - 07 marzo
15	79417759	José Armando Dueñas Pinales	177	191	15.023.400	01 - 03 abril
16	4291486	Heliodoro Daza	176	178	14.390.800	17 marzo
17	79807919	James Yesid Colorado Vásquez	175	179	17.454.100	19 - 26 febrero
18	19213657	Alberto Pulido Cortés	172	186	15.166.500	26 - 28 marzo
19	74242425	Cesar Antonio Laiton Laiton	171	183	15.230.600	20 marzo - 03 abril
20	80380519	Luis Delio Escobar Martínez	170	189	18.943.100	27 - 27 marzo
21	79612316	Ricardo Antonio Caro Acosta	169	177	17.196.600	07 - 31 marzo
22	79638670	Jairo Humberto Choachi Pachón	168	201	16.524.100	01 - 02 abril
23	79302538	Luis Alfonso Muñoz Daza	165	165	12.223.700	idem
24	79840488	Gustavo René Panqueva Avellaneda	165	165	14.879.900	idem
25	80441063	Oscar Javier Rodríguez Salas	164	164	16.212.800	idem
26	79828721	Medardo Cortés Roberto	163	169	14.462.200	27 marzo - 01 abril
27	80237837	Carlos Fabian Acuña Pinto	162	172	19.395.400	16 - 24 marzo
28	79444141	Pedro Antonio Mancipe Rodríguez	161	165	13.873.100	03 - 15 marzo
29	79759044	Francisco Tomás Callejas Porras	156	156	13.715.300	idem
30	79251239	Carlos Arturo Moreno Cortés	155	171	15.528.100	14 marzo - 03 abril
31	79892373	Elber Uriel Páez Castellanos	154	163	12.148.400	21 - 28 marzo
32	79693278	Edilberto Morales Cubillos	154	157	13.007.500	12 - 31 marzo
33	79609045	Luis Alfonso Grijalba Peña	154	160	13.434.200	11 - 24 marzo
34	79493209	Ciro Enrique Caro Bautista	153	159	12.245.000	21 - 26 marzo
35	79787740	José Alvaro Gutiérrez	153	175	15.812.800	26 - 26 marzo
36	79572980	Hector Enrique Martínez Garnica	152	155	12.906.000	14 - 17 marzo
37	3231206	Luis Antonio Gómez Infante	151	154	14.620.900	23 enero - 23 febrero
38	19333625	Carlos Eduardo Gutiérrez Hernández	150	150	12.934.900	idem
39	79837626	Yhonn Jarol Díaz Sáenz	149	149	12.799.400	idem
40	91477921	Andrés Alexander Morales Forero	149	149	15.536.300	idem
41	79709274	Ivan Fernando Urrego Vargas	149	157	13.355.900	19 marzo - 02 abril
42	79718204	Edilson Alberto Prieto Mora	149	154	17.144.100	10 - 19 marzo
43	79495392	Andrés García Torres	147	147	12.694.500	idem
44	79695044	Carlos Julio Bojaca Babativa	147	154	12.360.000	20 marzo - 02 abril
45	79526280	Oliverio Barreto Sossa	147	160	13.389.300	02 - 03 abril
46	79611934	Carlos Julio Saavedra Pedraza	146	148	13.903.600	25 febrero - 26 marzo
47	79658265	Jimmy Alexander Giraldo	145	168	15.352.100	28 - 31 marzo
48	4060011	Osca Walter Velasco Medina	145	151	11.659.300	21 - 27 marzo
49	79662581	Yesid Parrado Parrado	144	145	14.234.400	22 enero
50	79870270	Hugo Humberto Muñoz Aguilar	143	150	12.490.300	18 - 31 marzo
TOTAL			8.664	9.053	825.688.000	



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.7 EVALUACION AL PRESUPUESTO

Hallazgos relacionados con la Auditoria al Presupuesto (código de cuenta 3-1-1-02-07) así:

4.7.1 Que tiene que ver con la sentencia Judicial PINTUCO S.A.:

La compañía PINTUCO S.A. demando al Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT-, para que se declare la nulidad de adjudicación de la licitación publica numero 15 de 1991 hecha por la Junta Directiva del FONDATT A FAVOR DE Sevia Ltd., decisión contenida en el acta 21 del 3 de Diciembre de 1991, y de la Resolución 0385 del 9 de Diciembre de 1991 expedida por el Director Ejecutivo del FONDATT por la cual se rectificó la decisión anterior. En FONDATT y Sevia Ltd.

Por lo anterior el Consejo de Estado en su parte Resolutiva FALLA.

Primero: CONFIRMAR la sentencia de fecha 2 de octubre de 1997 proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en los ordinales primero, tercero, cuarto, quinto y sexto de la parte resolutiva.

Segundo: MODIFICARLA en su ordinal segundo, en el sentido de que la condena del FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD "FONDATT" y a favor de la COMPAÑÍA PINTUCO S.A., a titulo de indemnización, es de TREINTA Y SIETE MILLONES SEICIENTOS VEINTISEIS MIL DOSCIENTOS CUATRO PESOS (\$37.626.204) MONEDA LEGAL COLOMBIANA

Valor del monto o daño patrimonial

Como se detalla a continuación el valor de presunto daño patrimonial ascendió a la suma de **Treinta y Ocho Millones Quinientos Sesenta y Tres Mil Treinta Pesos (\$38.563.030) Moneda Legal.**

- Valor pagado por la Compañía PINTUCO S.A. por la póliza No. 702464 expedida el 15 de noviembre de 1991 por la compañía Seguros del Comercio S.A., cuyo objeto fue " Garantizar la seriedad de la propuesta presentada en la licitación numero 15 del FONDATT relacionada con el suministro de 12.000 galones de pintura blanca para tráfico y 15.000 galones de pintura amarilla para tráfico sin micro esferas (el valor se toma en noviembre 30 de 1991 **\$7.954.800**
- (+) Valor de indexación liquidado durante el periodo diciembre 1 de 1991 hasta septiembre 19 de 2002 fecha en la cual se efectúa el pago tal como



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

consta en la orden de pago 16847 del FONDATT de fecha septiembre 19 de 2002 **\$30.608.230**

- Valor total pagado en cumplimiento de la sentencia proferida el 22 de junio de 2001 por el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo dentro del Proceso 14373 de la compañía PINTUCO S.A. contra el FONDATT **\$38.563.030**

4.7.2 Que tiene que ver con Sentencia Judicial Sociedad OTI de Colombia Ltda.

En el año de 1990, el FONDATT y la Sociedad OTI de Colombia Ltda., pactaron la transmisión de una pauta publicitaria durante la transmisión de los partidos del mundial de fútbol de ese mismo año. Sin embargo el contrato no fue perfeccionado y el servicio se presto, sin efectuarse el respectivo pago, motivo por el cual el despacho de conocimiento condeno a esta entidad al pago de ciento treinta millones doscientos treinta y seis mil doscientos cuarenta pesos (\$130.237.240) m/cte. La sentencia condenatoria tuvo origen en el Consejo de Estado Sección Tercera, (expediente No. 11099) del 29 de enero de 1998 mediante la ponencia del Magistrado Dr. DANIEL SUAREZ HERNANDEZ.

Valor del monto o daño patrimonial

Como se detalla a continuación el valor de presunto daño patrimonial ascendió a la suma de **Cien Millones Ochocientos Cuarenta y Nueve Mil Quinientos Cincuenta y Dos Pesos(\$100.849.552) Moneda Legal.**

- Valor de los servicios de Transmisión.....\$29.387.688
- (-) Valor Final indexado pagado (condena a titulo de indemnización de perjuicios.....\$130.849.552
- Valor del Monto o Daño Patrimonial.....\$100.849.552

4.7.3 Que tiene que ver con el despido (octubre 24 de 1995) de la señora Martha Bernarda Joya Locero y su posterior reintegro el 6 de enero de 2000.

- El 24 de octubre de 1995 mediante resolución 874 de la Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá fue declarada insubsistente la señora MARTHA BERNARDA JOYA LOCERO,
- El 3 de noviembre de 1995 la señora MARTHA BERNARDA JOYA LOCERO impone recurso de reposición contra la resolución 874.
- El 20 de diciembre de 1995 por resolución 1121 el Alcalde Mayor confirma en todas y cada una de sus partes la resolución 874 del 24 de octubre de 1995.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- El 20 de agosto de 1999 el Tribunal Administrativo de Cundinamarca condena a la Secretaría de Tránsito: Al reintegro de la funcionaria, al pago de salarios y prestaciones dejadas de percibir.
- El 6 de enero de 2000 se posesiona del reintegro la señora MARTHA BERNARDA JOYA LOCERO tal como consta en acta 001.

Valor del monto o daño patrimonial

Como se detalla a continuación el valor del presunto daño ascendió a la suma de **Treinta y cuatro millones novecientos noventa y seis mil ciento setenta y un pesos (\$34.996.171) Moneda Legal.**

Pagos al trabajador

- Por concepto de salarios y prestaciones.....\$32.205.952
- Intereses moratorios..... \$2.790.219

ANEXO No. 1

CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR	NUMERACION DE HALLAZGOS
Administrativos	35	0	4.2.1 hasta 4.2.6 4.3.1 hasta 4.3.22 4.4.1 4.5.2.1 hasta 4.5.2.4 4.6.1 – 4.6.2 – 4.6.4
Fiscales	4	\$6.587.389.872,00	4.6.3 4.7.1 – 4.7.2 – 4.7.3
Disciplinarios	2	0	4.5.1.1 – 4.5.4.1
Penales	1	0	4.5.2.3



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 2

**SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO INFORME DE AUDITORÍA
GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD REGULAR
VIGENCIA 2001**