



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

**INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE
INTEGRAL MODALIDAD REGULAR**

**SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - FONDATT
PERIODO 2004**

**PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL 2004 - 2005
FASE I**

DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

JULIO DE 2005



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

**AUDITORÍA INTEGRAL A LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE -
FONDATT**

Contralor de Bogotá

Óscar González Arana

Contralor Auxiliar

Ernesto Tuta Alarcón

Director Infraestructura y Transporte

Mónica Certáin Palma

Subdirector de Fiscalización

Nydia Gabriela Consuegra R.

Subdirector de Análisis Sectorial

Alberto Martínez Morales

Asesor

Jorge Roncancio Martínez

Responsable Subsectorial

Ángel Emilio Niño Alonso

Equipo de Auditoría: Líder

Luis Miguel Montúfar Delgado

Gloria Elcy Barrera Lombo

Luis Fernando Berdugo Montilla

Dagoberto Correa Pil

Willie May Rátiva Howard

Adriana María Restrepo Echavarría

Nohra María Sáenz Blanco



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TABLA DE CONTENIDO

	Páginas
<i>INTRODUCCIÓN</i>	
1. ANALISIS SECTORIAL	3
1.1. Movilidad Urbana	3
1.2. El sistema de movilidad y el estado de la malla vial	4
1.3. Factores que afectan la movilidad en la ciudad y estrategias de mejoramiento	9
1.3.1. La sobreoferta del parque automotor	10
1.3.1.1. Resultados del Proceso de Chatarrización de Vehículos de Transporte Público de pasajeros 2000-2004	15
1.3.1.2. La disminución en la Capacidad Transportadora	18
1.3.1.3. Índice de reducción de sobreoferta y el Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio	21
1.3.1.4. Control a la ilegalidad	36
1.3.1.5. La reestructuración administrativa y operativa de las empresas de transporte público	37
1.3.1.6. La reorganización del sistema de transporte público colectivo	39
1.4. La política pública y el plan maestro de movilidad	40
2. HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO	43
3. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL	45
4. RESULTADO DE LA AUDITORÍA	55
4.1. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO	55
4.2. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO	58
4.2.1. Ambiente de Control	58
4.2.2. Administración del Riesgo	60
4.2.3. Operacionalización de los Elementos	62
4.2.4. Documentación	66
4.2.5. Retroalimentación	67



CONTRALORÍA

DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.	EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES	69
4.3.1.	Depósitos entregados en Administración	69
4.3.2.	Responsabilidades Contingentes – Litigios y Demandas	70
4.3.3.	Libros Auxiliares	72
4.3.4.	Bancos y Corporaciones	73
4.3.5.	Deudores	74
4.3.6.	Propiedades Planta y Equipo	76
4.3.7.	Bienes de Beneficio y Uso Público	79
4.3.8.	Cuentas de Orden Deudoras	80
4.3.9.	Informe sobre Saldos de Operaciones Recíprocas	81
4.3.10.	Seguimiento al Plan de Mejoramiento	85
4.3.11.	Evaluación al Sistema de Control Interno Contable	87
4.4.	EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO	92
4.4.1.	Secretaría de Tránsito y Transporte	92
4.4.2.	Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT	92
4.5.	EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN	102
4.5.1.	Contratos sin Formalidades plenas	102
4.5.2.	Contratos con Formalidades plenas	107
4.6.	EVALUACIÓN BALANCE SOCIAL Y PLAN DE DESARROLLO	123
4.6.1.	Balance Social	123
4.6.2.	Evaluación Plan de Desarrollo	132
4.7.	EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL	141
4.7.1.	Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Interno	141
4.7.2.	Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional Nivel Externo	149
4.8.	FACTOR DE CALIDAD	151
4.8.1.	Antecedentes	151
4.8.2.	Análisis del Factor	158
4.9.	MULTAS Y COMPARENDOS	166
4.9.1.	Multas a Transporte Público	166
4.9.2.	Cartera por recaudar de Comparendos	172
5.	ANEXOS	175
	Anexo No. 1 – Resumen de Hallazgos	176
	Anexo No. 2 – Estados Contables.	177



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

INTRODUCCIÓN

La Contraloría de Bogotá, en desarrollo de su función constitucional y legal y en cumplimiento de su Plan de Auditoría Distrital, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral modalidad Regular a la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT.

La auditoría se centró en la evaluación al Sistema de Control Interno, Gestión y Resultados, Estados Contables, Contratación, Presupuesto, Plan de Desarrollo, Balance Social, Gestión Ambiental, Seguimiento al Plan de Mejoramiento y Punto de Control - Factor de Calidad.

Los componentes de integralidad seleccionados responden al análisis de la importancia y riesgos asociados a los procesos y actividades ejecutadas.

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

Se evaluaron los temas correspondientes al proceso administrativo de Multas y Comparendos, con el objeto de establecer el estado actual de la base de datos para identificar el avance de su depuración, actualización y realizar estadística que permita el análisis comparativo.

Se realizó estudio detallado sobre la prescripción de los actos administrativos expedidos por la entidad en relación con la imposición de multas por infracción a las normas de tránsito.

Se verificó mediante muestra selectiva de los expedientes correspondientes a Multas a Transporte Público, que reposan en la Subsecretaría Jurídica – Grupo de Transporte Público, que en diferentes oportunidades se declara la caducidad de comparendos al amparo de lo establecido en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo.

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, procedió a la liquidación unilateral del contrato de concesión de patios 093 de 1996, mediante Resolución Número 101 del 15 de Marzo de 2005 y reconoce a favor del concesionario la suma de cinco mil setecientos nueve \$5.709. millones. Este acto administrativo fue recurrido por el apoderado del contratista.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En la evaluación de la gestión ambiental se determinó que los vehículos al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte entregados en comodato a la Policía Metropolitana no cuentan con la certificación de análisis de emisión de gases. Igualmente, se estableció mal manejo en la manipulación, transporte y almacenamiento de residuos peligrosos (baterías para radios).

Dada la importancia estratégica que la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT tiene para el sector de movilidad de 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.



1. ANÁLISIS SECTORIAL

1.1. LA MOVILIDAD URBANA

Sumado al deterioro del espacio público, el problema del transporte es uno de los factores que durante décadas y manera preponderante impactan negativamente la ciudad.

Hasta el año de 1994 el sistema de movilidad de vehículos automotores en la ciudad y particularmente los del servicio público se caracterizó por la pasividad de la autoridades distritales en el cumplimiento de las normas y la ausencia de mecanismos de regulación, un transporte público de pasajeros caótico y expuesto a la guerra del centavo, sin una regulación eficaz, influenciado por intereses particulares e impactados en alto grado por la contaminación ambiental y sonora, así como la ineficiencia en términos de costos y tiempos en movilidad de los ciudadanos.

Desde 1995, se iniciaron los primeros cambios en el concepto de movilidad urbana con la estrategia de la cultura ciudadana. A partir de 1998 la estrategia de movilidad se focalizó en establecer sistemas de transporte que aseguraran una disminución en los tiempos de viaje y en proporcionar un servicio digno, confortable y eficiente con respeto por el entorno urbano y el ambiente, siendo así como la estrategia de movilidad apuntó a optimizar la calidad de vida de sus habitantes y a mejorar su competitividad en el orden económico mediante:

- La recuperación del espacio público
- La recuperación de vías privatizadas.
- La racionalización en el crecimiento desbordado de vehículos de transporte público y particular
- La construcción de ciclorrutas como estrategia de transporte alternativo
- El fortalecimiento y tecnificación de la administración y el manejo del tráfico urbano
- La constitución y puesta en funcionamiento de un sistema de transporte Masivo: único e integrado, en los procesos de operación, recaudo, control y programación de rutas y frecuencias.

De esta manera se fueron dando los cambios: trabajando en forma integral los conceptos de espacio público, movilidad, medio ambiente y urbanismo, consolidados en el Plan de Ordenamiento Territorial POT. Se recuperó para la ciudad una gran cantidad de vías, parques y espacio público privatizado por



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

décadas, se introdujeron nuevos análisis y diseño del espacio público que mejoraron su sostenibilidad y calidad con sentido de pertenencia que aseguraron la satisfacción y prevalencia de las necesidades colectivas por encima de las particulares; se implantó en la ciudad el sistema de “pico y placa”¹ que limita la circulación de vehículos públicos y privados en las horas de mayor congestión, se robustecieron y profesionalizaron las entidades que aseguraron la continuidad en las políticas urbanísticas; se colocó en marcha el sistema masivo de transporte de pasajeros “Trasmilenio” que no sólo es hoy emblema y orgullo de los Bogotanos, sino que también además de ofrecer una alternativa integral de desarrollo urbano y responder a la necesidad de ordenar el transporte urbano, ha permitido la chatarrización de cerca del 61% de total de 6.042 vehículos chatarrizables.

1.2. EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y EL ESTADO DE LA MALLA VIAL

Tal como se reseñara en el documento técnico soporte para la primera revisión del POT, una de las fortalezas más importantes en materia de competitividad de Bogotá es la infraestructura física existente, que da mayor conectividad a las actividades desarrolladas en el espacio urbano y de la región económica con el resto del mundo, hecho que se evidencia en el desempeño de algunas variables como transporte, turismo, servicios públicos y comunicaciones.

A nivel urbano el sistema de movilidad garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos sociales que gravitan a su alrededor: A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes a su interior y con la ciudad. La malla vial de la ciudad ocupa 9.959 hectáreas de suelo que corresponden al 11,7% del total del casco urbano de la ciudad.

En el tema de movilidad el POT establece una clara diferencia entre el “Sistema Vial” y el “Sistema de Transporte”:

¹ El “pico y placa” se institucionalizó en Bogotá, a través de una consulta popular efectuada en octubre de 2000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 1
INVENTARIO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ 2004

MALLA VIAL	Km-carril	%
1.SISTEMA VIAL	14.472	94,42%
1.1.Malla vial Arterial	2.702	17,63%
1.2.Malla Vial Intermedia	2.612	17,04%
1.3.Malla Vial Local	9.158	59,75%
2.SISTEMA DE TRANSPORTE	855	5,58%
2.1.Troncal Calle 80	110	0,72%
2.2.Troncal Caracas	136	0,89%
2.3.Troncal Autopista Norte	122	0,80%
2.4. Eje Ambiental Avenida Jiménez	6	0,04%
2.5. Calle 13-Américas	156	1,02%
2.6. Troncal Norte Quito Sur	245	1,60%
2.7. Troncal Avenida Suba	80	0,52%
TOTAL MALLA VIAL	15.327	100,00%

Fuente: IDU, Base de datos del Inventario de la Malla Vial-Dirección Técnica de Plantación.
Elaboro Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte,
Contraloría de Bogotá
Se incluye en el inventario las troncales Norte Quito Sur y Avenida Suba , en adecuación

La malla vial está conformada por 15.237 kilómetros carril de vía (cuadro No 1), de los cuales 14.472 Km.- carril (94.4%) corresponden al Subsistema vial y 855 Km.-carril (5.6%) al Subsistema de Transporte.

El Subsistema vial está constituido por cuatro mallas jerarquizadas y relacionadas funcionalmente por las intersecciones generadas por las mismas. En el cuadro No. 1 se observa que los 14,472 kilómetros carril que corresponden al Subsistema Vial de la ciudad están conformados por: 9.158 KM-carril de Malla Vial Local, 2.702 Km-carril de Malla Vial arterial y 2.612 Km-carril de Malla Vial intermedia.

:

- La Malla Vial Arterial principal, que es la red de mayor jerarquía que actúa como soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana y regional.
- La Malla Vial Arterial Complementaria consiste en una red de vías que articula operacionalmente los subsistemas de la Malla Vial Principal, facilitando la movilidad de mediana y larga distancia como elemento de articulación a escala urbana.

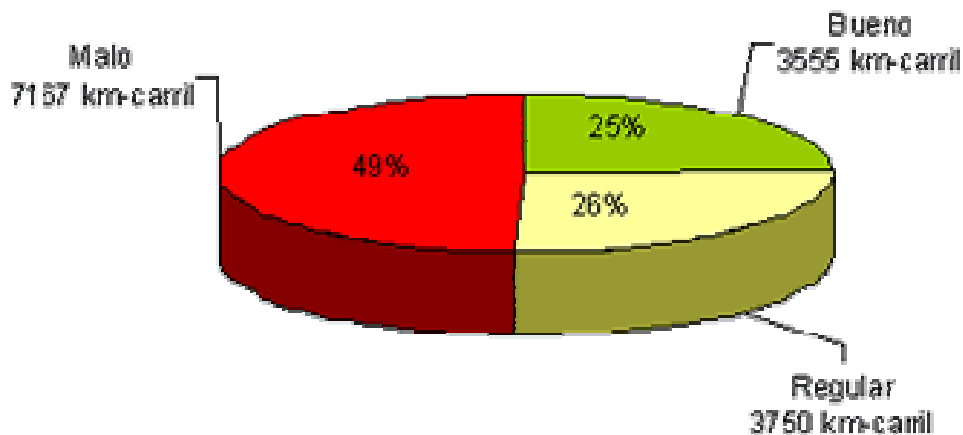


CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- La Malla Vial Intermedia está constituida por una serie de tramos viales que pernean la retícula que conforman las Mallas Arterial Principal y Complementaria, sirviendo como alternativa de circulación. La Malla Vial Intermedia permite el acceso y fluidez vial de la ciudad a escala zonal.
- La Malla Vial Local, conformada por los tramos viales cuya función principal es la de permitir el acceso a las unidades residenciales.

El estado de las vías que conforman el Subsistema Vial de Bogotá se evalúa por parte del IDU, utilizando el Índice de Condición de Pavimentos (ICP), parámetro que permite calificar la condición superficial de la estructura del pavimento, a través de la evaluación se establece el tipo de intervención requerido para cada vía y por lo tanto, permite clasificar el estado de las vías en buenas, regulares y malas.

GRÁFICA 1
ESTADO DE LAS VÍAS QUE CONFORMAN EL SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTÁ A DIC. 2004



Fuente: Base de datos del Inventario y diagnóstico de la malla vial-IDU, proyección a diciembre de 2004
Elaboró: Dirección Técnica de Planeación-IDU

De acuerdo con el diagnóstico realizado por el IDU (Gráfica 1), a diciembre de 2004, el 49% de la malla vial del subsistema vial se encuentra en mal estado, el 26% en regular estado y sólo se encuentra en buen estado el 25%. La situación



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

más crítica se presenta en la malla vial local, en la cual, el 60% se encuentra en mal estado y el 23 en regular estado, le siguen la malla intermedia que en sus 2.612 Km.-carril de vía, el 47% se encuentra en mal estado y el 40% en regular estado. En lo que corresponde a la malla vial arterial, la situación encontrada, es menos crítica pues sólo el 16% se encuentra en mal estado, el 24% en regular estado y el 60% presentan su pavimento en buen estado.

El valor estimado de los recursos requeridos para corregir el deterioro encontrado en la malla vial, a precios del 2004, asciende a más de \$7 billones, cifra ligeramente inferior al total del presupuesto anual del Distrito Capital que para la vigencia del 2005 asciende a \$7,7 billones², de los cuales se han asignado en el 2005 en el presupuesto del IDU, aproximadamente \$243.500 millones, para construcción y mantenimiento de la malla vial local (\$89.804 millones), malla vial intermedia (\$44.858 millones) y malla vial arterial (\$108.838), con lo cual las expectativas de frenar el deterioro de la malla vial, son realmente inciertas, hasta tanto el Concejo y la Administración Distrital evalúen y determinen una estrategia operacional y financiera que en el mediano plazo, amortigüen el deterioro progresivo de la malla vial diagnosticado.

El Subsistema de Transporte está conformado por los corredores troncales y rutas alimentadoras del Sistema Masivo de Transporte- Trasmilenio, las ciclo rutas, los estacionamientos de vehículos automotores, los terminales de carga y de pasajeros, los aeropuertos el Dorado y Guaymaral.

- *El Sistema de troncales del Sistema Trasmilenio:* se encuentra conformado en sus dos primeras fases por seis corredores troncales: Calle 80, Caracas y Auto norte, que se construyeron en el desarrollo de la fase I y los corredores troncales de Américas, Norte- Quito- Sur y Avenida Suba que corresponde a la Fase II del Sistema.

CUADRO 2.
INVERSIÓN EN ADECUACIÓN Y CONSTRUCCIÓN TRONCALES SISTEMA TRASMILENIO
RECURSOS COMPROMETIDOS

(MILLONES DE \$ DEL 2004)

TRONCALES DEL SISTEMA	Nación	Distrito	Soacha EAAB ***	TOTAL	
				Millones de \$	%
FASE I	188.183	702.161	0	890.344	24,5%

² El Presupuesto Anual del Distrito Capital para la vigencia 2005 asciende a \$7,7 billones, de los cuales \$5,5 billones corresponden a la Administración Central y \$2,2 billones a los establecimientos públicos, incluyendo los recursos de la Contraloría Distrital y la Universidad Distrital



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TOTAL CALLE 80	22.484	283.208		305.692	8,4%
TOTAL CARACAS	78.528	248.186		326.714	9,0%
TOTAL AUTONORTE	84.007	154.448		238.455	6,6%
TOTAL JIMÉNEZ	3.164	16.319		19.483	0,5%
FASE II	1.741.010	999.896	1.542	2.742.448	75,5%
TOTAL AMERICAS	195.520	215.788		411.308	11,3%
TOTAL NQS	1.061.846	558.736	1.542	1.622.124	44,7%
TOTAL SUBA	483.644	225.372		709.016	19,5%
TOTAL OTROS *	13.953	45.855		59.808	1,6%
TOTAL FASE I Y II	1.929.193	1.702.057	1.542	3.632.792	100,0%
TOTAL FASE I Y II (%)	53,10%	46,85%	0,04%	100,00%	0,0%
ESTUDIOS FASE III *	2.392			2.392	0,1%
TOTAL INVERSIÓN	1.945.538	1.747.912	1.542	3.694.992	101,7%
TOTAL %	52,65%	47,30%	0,04%	100,00%	

*Estudios de factibilidad para fase II

** Costos que afectan al sistema en general, que difícilmente pueden ser asignados a Troncales en específico.

*** Estudios para extensión del Sistema Trasmilenio a Soacha.

Fuente: Gerencia Proyecto Trasmilenio, Instituto de Desarrollo Urbano-IDU.

Elaboro y proceso: Subdirección Análisis sectorial. Dirección Infraestructura y Transporte Contraloría de Bogotá

Durante el periodo 1995-2004, la Nación y el Distrito Capital invirtieron en la adecuación y construcción del Sistema Trasmilenio cerca de \$3,5 billones, de los cuales el 25% se contrataron para la construcción de las troncales: Calle 80, Caracas, Auto- Norte y Eje Ambiental de la Jiménez, que corresponden a la ejecución de la Fase I del Sistema Trasmilenio; el 75% restante se utilizaron para la construcción de las troncales de la Fase II del Sistema: Américas, Norte- Quito-Sur y la troncal de Suba. Los inversionistas privados a su vez, han invertido en el negocio cerca de \$532 millones de pesos para la compra de 828 buses articulados y dotación de talleres de mantenimiento y el equipo requerido para el recaudo por venta de pasajes.

Del total de recursos utilizados, el 53% que asciende \$1,9 billones que han sido aportado por la Nación y el 47% restante que asciende a aproximadamente \$1,7 billones, corresponde a transferencias recibidas del Presupuesto Distrital.

En términos comparativos, el total de transferencias recibidas de la Nación y del Distrito Capital (\$3.7 billones) para la construcción y adecuación de las troncales del Sistema Trasmilenio en sus fases I y II, equivalen a más del 50% del valor requerido por la ciudad para corregir el deterioro de su malla vial (\$7 billones constantes del 2004).



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

1.3. FACTORES QUE AFECTAN LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD Y ESTRATEGIAS DE MEJORAMIENTO:

El Distrito Capital tiene una extensión de 163.722 hectáreas de las cuales 121.425,5 has (74.16%) corresponden a suelo rural y 42.329,7 has. (25.84%) a suelo urbano. La malla vial de la ciudad, ocupa 9.959 hectáreas de suelo que corresponden al 11,7% del total del casco urbano de la ciudad.

Los 15.327 kilómetros de malla vial de la ciudad (cuadro No.1), son utilizados en un alto porcentaje por vehículos particulares, 1.000.000 aproximadamente, donde se incluye los matriculados en otros municipios, los cuales transportan tan sólo el 20% de los viajes mecanizados que se generan en la ciudad. Mientras que el 64% de los viajes es servido por el transporte público colectivo y el 16% restante entre el Sistema de transporte masivo Transmilenio y el transporte público individual³.

En términos de ocupación, se calcula que el 66,4% de las vías son ocupadas por los vehículos particulares y sólo el 28% por el transporte público individual y colectivo de pasajeros y el 5.6% por el transporte público masivo de pasajeros “Trasmilenio”:

Partiendo de la diferenciación que hace el POT con respecto al uso de la malla vial: entre “*Sistema Vial*” y el “*Sistema de Transporte*”, se puede decir que la movilidad en el “*Sistema de Transporte*” que corresponde a la utilización de 855 kilómetros carril de redes troncales por el Sistema de transporte masivo de pasajeros en sus fases I y II no presenta mayores dificultades.

Los problemas de movilidad se circunscriben a los rodantes de transporte público (colectivo e individual) y privado que utilizan el 94% de la malla vial de la ciudad y que corresponden a vehículos particulares y de transporte público: individual y colectivo de pasajeros que se encuentra afectados por factores tales como:

- La sobreoferta del parque automotor de transporte público⁴,
- La superposición de rutas del transporte público urbano colectivo de pasajeros,
- La inadecuada infraestructura en servicios conexos al transporte (parqueaderos, terminales de pasajeros y de carga), generado por la ausencia

³ Estadísticas de la Secretaria de Transito y Transporte - STT

⁴ El parque automotor de transporte público es de 83.917, de acuerdo con la información de la STT a noviembre de 2002 y está constituido por 25.462 vehículos del servicio público colectivo así: 9.983 buses, 8.675 busetas, 6.803 microbuses y 16 minibuses.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

de una planificación integrada del sector que no provee una regulación del mercado del transporte, ocasionando un estado crítico del sistema vial.

- La vejez avanzada de los vehículos
- La informalidad y la ilegalidad
- No existe desarrollo de sistemas de información al conductor en tiempo real respecto a las condiciones de circulación y a las estrategias de agilización del tráfico, lo cual optimizaría los desplazamientos en condiciones de coyuntura vial.
- Las empresa del transporte se han dedicado al negocio fácil de la afiliación, olvidando por completo la operación del sistema, el cual ha quedado en manos del propietario y del conductor

1.3.1. La Sobreoferta del Parque Automotor

Uno de los problemas del transporte público de pasajeros que aun subsiste en Bogotá, lo constituye la sobreoferta de servicio generada por el exceso de vehículos. Que además de producir congestiones y demoras en los tiempos de desplazamiento ocasionan un desgaste improductivo en la malla vial de la ciudad.

CUADRO 3
VEHÍCULOS MATRICULADOS EN BOGOTÁ A DICIEMBRE 31 DE 2004

CLASE	MODELO				TOTAL POR CLASE	
	De 1900 a 1950	De 1951 a 1975	De 1976 a 2005	No tiene	cantidad	%
1. TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS "SISTEMA TRANSMILENIO"	0	0	969	0	969	0,1%
1.1. Bus articulado (1)			.607		607	0,1%
1.2. Bus alimentador (2)			362		362	0,0%
2. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (veh)	0	951	18988	0	19939	2,7%
2.1. Buses	0	68	7.944	0	8.012	1,1%
2.3. Buseta	0	883	5.685	0	6.568	0,9%
1.4. Camioneta	0	0	75	0	75	0,0%
1.5. Microbús	0	0	5.281	0	5.281	0,7%
1.6. Minibús	0	0	2		2	0,0%
1.7. Minivan	0	0	1		1	0,0%
3. TRANS. INDIVIDUAL PASAJEROS (TAXIS)	0	3	45.922	0	45.925	6,3%
3.1. Automóvil	0	3	45.787	0	45.790	6,3%
3.2. Camioneta	0	0	135	0	135	0,0%
4. TRANSPORTE PARTICULAR (veh)	10.048	96.139	555.641	731	662.559	90,8%
4.1. AUTOMÓVIL	6.244	57.512	376.422	..	440.178	60,3%
4.2. B U S	58	1.719	590	..	2.367	0,3%
4.3. BUSETA	4	299	281	..	584	0,1%



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CLASE	MODELO				TOTAL POR CLASE	
	De 1900 a 1950	De 1951 a 1975	De 1976 a 2005	No tiene	cantidad	%
4.4.CAMIÓN	1.175	6.059	4.479	..	11.713	1,6%
4.5.CAMIONETA	2.048	17.187	73.266	..	92.501	12,7%
4.6.CAMPERO	167	9.787	67.898	..	77.852	10,7%
4.7.CICLOMOTO	0	1	8	..	9	0,0%
4.8.DOBLE TROQUÉ	1	1	10	..	12	0,0%
4.9.MAQ. AGRÍCOLA	0	6	34	..	40	0,0%
4.10.MAQ. INDUSTRIAL	4	145	305	..	454	0,1%
4.11.MICRO BUS	6	1.002	2.140	..	3.148	0,4%
4.12.MINIBÚS	0	0	19	..	19	0,0%
4.13.MINI TRACTOR	0	0	11	..	11	0,0%
4.14.MINIVAN	0	0	2	..	2	0,0%
4.15.MOTOCARRO	0	15	207	..	222	0,0%
4.16.MOTOCICLETA	8	1.018	28.799	..	29.825	4,1%
4.17.MOTONETA	0	56	122	..	178	0,0%
4.18.SIN INFORMACIÓN EN CARPETA	308	1.151	847	..	2.306	0,3%
4.19.TRACTOCAMIÓN	8	64	112	..	184	0,0%
4.20.TRACTOR	0	2	17	..	19	0,0%
4.21.TROLEBÚS	0	11	5	..	16	0,0%
4.22.SIN INFORMACIÓN REPORTADA POR LA STT	17	104	67	..	188	0,0%
4.23.TRACCIÓN ANIMAL	731	731	0,1%
TOTAL MATRICULADOS BOGOTA	10.048	97.093	621.520	731	729.392	100,0%
TOTAL MATRICULADOS BOGOTA (%)	1,40%	13,30%	85,20%	0,10%	100,00%	

(1) Los buses articulados autorizados para las fases I y II son 828

(2) Los alimentadores para las fases I y II son 381

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes-STT, Base de datos Registro Distrital Automotor –RDA, SETT (Servicios Especializados de Tránsito y Transporte)

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

El parque automotor matriculado en la ciudad (cuadro 3) presenta un total de 729.392 vehículos, de los cuales:

- El 0.1 % (636 vehículos articulados –rojos)) corresponde al transporte público masivo de pasajeros “Sistema Transmilenio” que se desplazan a través de los 855 kilómetros de corredor exclusivo (Cuadro 1)
- el 2.7% (19.939 vehículos) corresponde al transporte público colectivo de pasajeros que se desplazan a través de los 14.472 kilómetros que conforma el Sistema Vial de Transporte (Cuadro 1).
- el 6.3% (45.925 taxis) corresponde al transporte público individual de pasajeros que se desplazan a través de los 14.472 kilómetros que conforma el Sistema Vial de Transporte (Cuadro 1).



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- Los cerca de 46.000 taxis, con tarjeta de operación vigente, realizan aproximadamente 343.000 viajes diariamente, con una tarifa de servicio determinada por unidades⁵.
- El 90.8% (662.559 vehículos particulares) corresponde al parque automotor de servicio particular que comparten con el transporte público los 14.472 kilómetros que conforma el Sistema Vial de Transporte (Cuadro No. 1).
- Se observa que la ciudad cuenta con 440.178 automóviles, hecho que genera una tasa de población motorizada del 6.18%.

El comportamiento de la sobreoferta presenta dos periodos bien marcados, referenciados por la implementación del Sistema Masivo de pasajeros “Trasmilenio”:

El primero: que termina en el año 2000 con la entrada en operación del Sistema Trasmilenio, que se caracteriza por el incremento continuo de los tres nichos de transporte: el de transporte público colectivo de pasajeros (buses, busetas y microbús), el de transporte público individual de pasajeros (taxis) y el del transporte particular.

El segundo: que inicia en año 2000, con la operación del Sistema Trasmilenio, que se caracteriza por el incremento sostenido en el parque automotor de uso particular y en los taxis de transporte público, por el contrario se inicia el decrecimiento y modernización del parque automotor del transporte público colectivo, como resultado de la construcción y utilización por parte de la autoridad del transporte, de instrumentos legales de gestión:

- **La suspensión del ingreso de vehículos por incremento:** mediante el decreto 436 de julio de 1996 se suspende de manera Transitoria el ingreso de vehículos para el transporte público colectivo de pasajeros. Posteriormente en diciembre 30 de 2003, El decreto 519 prorroga de manera indefinida el ingreso de vehículos por incremento para el servicio público de transporte colectivo e individual de pasajeros.

⁵ Actualmente una unidad cuesta 51 pesos. Cada 100 metros, el taxímetro de los vehículos va sumando una unidad. . . Con las nuevas tarifas la carrera mínima pasa de \$2.500 a \$2.600, el recargo nocturno, dominical y festivo pasa de \$1.200 a \$1.300 y el recargo por servicios desde y hacia el Aeropuerto pasa de \$2.500 a \$2.600.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Posteriormente, mediante Decretos 595 de 1998, 1094 de 1998, 1030 de 2000 y 519 de 2003 se reglamentó la reposición del parque automotor, sin embargo, tal como se mencionó en párrafos anteriores la STT, para controlar la sobreoferta del parque automotor, que estaba autorizada a partir del año 1993, mediante el estudio denominado “Evaluación de oferta del parque automotor autorizado de transporte público colectivo e individual en Bogotá, D.C.” realizado en noviembre del año 2003, informe técnico GPT 19-03, consideró que se debe mantener la suspensión del ingreso por incremento, para continuar la política de disminución de la sobreoferta, estableció que .”
ARTÍCULO PRIMERO: Prorrogar indefinidamente la suspensión del ingreso de vehículos por incremento para el servicio público colectivo e individual de pasajeros a la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, hasta tanto el organismo competente, mediante estudio técnico determine la necesidad de incrementar el parque automotor”.

- **La Chatarrización y el Ingreso de vehículos por reposición:** El artículo 59 de la Ley 336 de 1996, define la reposición como el ingreso de un vehículo nuevo en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su Tránsito.

Conforme a lo previsto en el inciso segundo del artículo 2 de la ley 688 de 2001, la reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

En desarrollo de este concepto, la reposición en materia de servicio público colectivo implicará la salida del servicio de un vehículo destinado a este servicio, que ha alcanzado su vida máxima legal y que es reemplazado en el mismo servicio por otro nuevo o de menor edad previa la desintegración física de aquel.

Conforme a lo anterior, solo tienen derecho de reposición, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros que al momento de cumplir la vida útil establecida por la ley, hagan parte de la capacidad transportadora de una empresa debidamente habilitada y con permiso para operar rutas en la ciudad y tengan o hubiesen tenido tarjetas de operación con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 715 de 1994, a través del cual se suspendió el ingreso por incremento de vehículos del parque automotor de transporte público



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

colectivo⁶. A través de Resolución 414 de 2003, el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá adoptó medidas para el control de la reposición.

Para la reposición del equipo automotor de vehículos clase bus y buseta al servicio público, los Decretos 568 de 1993, 715 de 1994 y 436 de 1996 establecieron ...” Artículo 1º.- *Autorizar la reposición únicamente con vehículos clase bus, buseta y microbús, para la presentación del servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en radio de acción urbano y periférico, previo el lleno de los siguientes requisitos.*

- *Que el interesado solicite previamente la cancelación de Tránsito y licencia de tránsito de un vehículo clase bus, buseta y microbús de servicio público urbano, o de camioneta o campero que preste el servicio público de transporte, en el radio de acción periférico o interveredal que figure en el registro Distrital automotor y esté vinculado a una empresa legalmente autorizada.*
- *Que el vehículo nuevo cumpla con los requisitos sobre prevención de contaminación y ruidos a que se refiere el Decreto 948 de 1995 expedido por el Ministerio del Medio Ambiente o norma que lo modifique, sustituya o adicione.*
- *Que el modelo del vehículo que ingresa sea del año en el cual se hace la solicitud para registrar y obtener la Tránsito el nuevo vehículo. Se exceptúan los vehículos fabricados el año inmediatamente anterior, que podrán matricularse hasta el 31 de mayo del año siguiente.*

La capacidad transportadora: El Decreto 1558 en su artículo 40, define la capacidad transportadora, como: el número de vehículos necesarios para cubrir los servicios autorizados y/o registrados. Se determina igualmente que la capacidad transportadora máxima y mínima con la cual la empresa debe prestar los servicios autorizados, no puede estar por fuera de los límites fijados por la autoridad de tránsito.

El artículo 43 permite cumplir con la capacidad transportadora autorizada a la empresa transportadora habilitada, a través de la adquisición de equipo automotor en arrendamiento, o en administración o por afiliación y acepta que los vehículos

⁶ Ver el Decreto Distrital 519 de 2003



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

de propiedad de la empresa sean vinculados sin la celebración del contrato de vinculación.

La vinculación se formaliza mediante la firma de un contrato y la legalización de la vinculación ante la autoridad de Tránsito se legaliza con la expedición de la tarjeta de operación (art. 45 Decreto 1558). La desvinculación se legaliza ante la autoridad del transporte con la cancelación de la tarjeta de operación (art. 45 Decreto 1558).

La implementación del Índice de reducción de sobreoferta y el “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”

Como medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda se estableció mediante la Resolución No. 392 de 2003 fijar el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, además de reglamentar el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá.

1.3.1.1. Resultados del Proceso de Chatarrización de Vehículo de Transporte Público de Pasajeros 2000-2004

Todo vehículo de transporte público colectivo de pasajeros deberá ser retirado del servicio público una vez cumplida su vida útil y podrá ser sustituido por uno nuevo, siempre y cuando la empresa tenga la capacidad correspondiente.

Conforme a la Resolución 1192 de 2000 (modificada por las Resoluciones 758 y 1236 de 2004) establece que entidad desintegradora, hoy DIACO, deberá expedir un certificado de desintegración física total que acredite haberse surtido el proceso de inhabilitación definitiva de partes recuperables para la desintegración física total de los vehículos a reponer, debidamente suscrita por el representante legal de la misma y por el auditor o supervisor del proceso, junto con la constitución de la póliza de cumplimiento.

Vehículos de transporte público que salen del mercado por chatarrización:

En el cuadro No. 6 se observa que a través del proceso de chatarrización, durante el periodo 2000-2004, han salido del mercado del transporte público de pasajeros 6.042 vehículos.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 4
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CHATARRIZADOS
2000-2004

AÑO DE DESINTEGRACIÓN	MODELO DEL VEHÍCULO			TOTAL CHATARRIZADOS	
	1944-1963	1964-1983	* 1984-2004	Vehículos	%
2000	2	58	1	61	1,0%
2001	3	1.449	80	1.532	25,4%
2002	8	899	338	1.245	20,6%
2003	3	1.370	550	1.923	31,8%
2004		997	284	1.281	21,2%
Total Chatarrizados	16	4.773	1.253	6.042	100,0%
% Chatarrizados	0,26%	79,00%	20,74%	100,00%	100,0%

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes-STT y Datos base de datos de DIACO

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.

*Para este rango el último modelo de vehículo desintegrado es el año 1997

Del total de 6.042 vehículos desintegrados, 2.662 que representan 60.6%, han salido de la operación del transporte público mediante la vinculación de 634 buses articulados y 366 alimentadores al Sistema Masivo de transporte público "Trasmilenio" que inicio operaciones en el mes de diciembre de 2000.

De los 6.042 vehículos chatarrizados, 4.879 (79.3%) tenían una edad superior a 20 años, el 20.7% (1.253 vehículos) restante corresponde a equipo automotor de modelos entre 1984 y 1997 específicamente.

Vehículos de transporte público chatarrizados a través de la operación de los buses articulados:

El Sistema Trasmilenio como componente fundamental de la estrategia de movilidad del Plan de Ordenamiento territorial, ha impactado de manera definitiva y positiva en el cambio estructural del transporte en Bogotá, pues además de atender con eficiencia y calidad los elevados niveles de demanda, se ha constituido en una estrategia para disminuir los elevados índices de sobreoferta y vejez del parque automotor que se presentan en el servicio público de pasajeros



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 5
VEHÍCULOS CHATARRIZADOS POR LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE
DE 634 BUSES ARTICULADOS DEL SISTEMA TRASMILENIO
2000-2004

OPERADOR DE TRONCAL	TOTAL VINCULADOS	TOTAL CHATARRIZADOS	
		VEHÍCULOS	ÍNDICE
EXPRES	125	340	2,72
SITM	106	290	2,74
SI 99	168	456	2,71
METRO BUS	93	249	2,68
TOTAL FASE I	492	1.335	2,71
TRANSMASIVO	60	397	6,62
SI 02	42	277	6,60
CONEXIÓN MÓVIL	40	311	7,78
TOTAL FASE II	142	985	6,94
TOTAL FASE I (+) FASE II	634	2.320	3,66

Fuente: Trasmilenio S.A.

Elaboro: Subdirección de Análisis sectorial, Dirección Infraestructura y transporte Contraloría de Bogotá

Con la puesta en marcha de los seis corredores exclusivos de troncal, el sistema espera vincular 868 buses articulados de los cuales encuentran actualmente en operación 634, los cuales en desarrollo del proceso de reposición han desintegrado 2.320 vehículos de los cuales 271 corresponden al desarrollo de la Fase I y 985 al inicio de la fase II.

El índice de chatarrización alcanzado en la fase I es de 2,71 vehículos viejos que salen del mercado por uno articulado que entra al sistema; en la fase II el índice es de 6,94 vehículos viejos por cada articulado.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Vehículos de transporte público chatarrizados a través de la operación de los buses articulados:

CUADRO 6
VEHÍCULOS CHATARRIZADOS POR LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE 366 BUSES ALIMENTADORES- DEL SISTEMA TRANSMILENIO 2000-2004

EMPRESA ALIMENTADORA	ALIMENTADORES VINCULADOS			VEHÍCULOS CHATARRIZADOS POR LOS ALIMENTADORES	
	Ingresan sin chatarrizar Vehículos	Ingresan con chatarrización de vehículos	Total vinculados	Chatarrizados	ÍNDICE
1.SIDAUTO PORTAL USME	1	56	57	56	0,98
2.SIDAUTO INTERMEDIA	4	49	53	49	0,92
3.URIBE-URIBE		9	9	9	1,00
4.AL NORTE FASE II	35	0	35	0	0,00
5.TAO	64	0	64	0	0,00
6.ETMA		70	70	228	3,26
7.INTERMEDIA MOLINOS	15	0	15	0	0,00
8.SI 03	63	0	63	0	0,00
TOTAL	182	184	366	342	0,93

Fuente: Transmilenio S.A.

Elaboro: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá

Con la operación total de las fases I y II, el Sistema Trasmilenio, espera vincular un total de 381 buses alimentadores. En la actualidad se encuentra vinculados 366 alimentadores, que han ingresado mediante la reposición previa de 342 buses viejos.

Tal como se observa en el cuadro No. 6, el índice de chatarrización no corresponde al obligado por la Secretaría de Tránsito, razón esta por la cual en respuesta a la comunicación de este informe preliminar, la entidad de transporte deberá explicar de manera clara y precisa para cada una de las empresas, las razones o motivos por los cuales se ha dado incumplimiento a lo normado

1.3.1.2. La disminución en la Capacidad Transportadora

En abril de 1999, la capacidad transportadora máxima autorizada para las 66 empresas de transporte público, era de 28.254 vehículos antes de entrar en operación el Sistema Trasmilenio; al entrar en operación las dos últimas troncales de la Fase II (NQS y Suba) del Sistema Trasmilenio, la Capacidad transportadora máxima autorizada por la resolución 1388 de diciembre 30 de 2003, será de 18.041 vehículos.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 7
CAPACIDAD TRANSPORTADORA PERIODO ABRIL DE 1999-HASTA ANTES DE ENTRAR EN
OPERACIÓN LA TRONCALES: NQS Y SUBA

1.Capacidad Transportadora Máxima en Abril de 1999 para las 66 empresas de transporte Público autorizadas	28.254
(-) Disminución durante el periodo Abril de 1999-Diciembre 2000 A. La S.T.T. autoriza el <u>aumento</u> de la capacidad transportadora a 17 empresas 1.374 B. La S.T.T <u>disminuye</u> la Capacidad Transportadora a las 49 empresas restantes	
2.Capacidad Transport. Máxima en Diciembre de 2000 para las 66 empresas de transporte Público autorizadas	27.604
(-)Disminución durante el periodo Diciembre de 2000-Noviembre 23 de 2001 A. Mediante Resol.3108 de Nov.de 2001 se le disminuye la Capacidad T. a la empresa Evetrans(de 462 a 370).....92	
3.Capacidad Transport. Máxima en Noviembre de 2001 para las 66 empresas de transporte Público autorizadas	27.512
(-)Disminución durante el periodo Noviembre 24 de 2001-Marzo 27 de 2002 A. La STT autoriza el <u>aumento</u> de la C.T. A dos (2) empresas: Carros del Sur que en Dic. de 1997(Resol.448) se le autorizo 114, se le aumenta a 172 mediante resolución 109 de Mar.27 de 2002.acclarada en su artículo Primero por la resolución 238 de Mayo 30 de 2002 a Cootransaures que en Jun de 1993 se le había autorizado 43, en Mar.18 de 2002 se le autoriza aumento a 80 vehículos.(95) B. La S.T.T <u>disminuye</u> la Capacidad Transportadora a 64 empresas restantes en 2.698	
4. Capacidad Transport. Máxima en Marzo 28 de 2002 para las 66 empresas de transporte Público autorizadas	24.909
(-) Disminución durante el periodo Marzo 28 de 2002 Diciembre 30 de 2003 A. La STT mediante resolución 1328 de 2003 <u>aumento</u> de la capacidad transporte. a 3 empresas: Buses Verdes (58), Cootransfontibón (4),Sotrasmur (29), para un total de 91. B. La S.T.T <u>disminuye</u> la Capacidad Transportadora a 63 empresas restantes (5.620)	
5. Capacidad Transport. Máxima en Dic.30 de 2003 y vigente para las 66 empresas de transporte Público autorizadas, Una vez entraron en operación las troncales de la Fase II: Américas y Calle 13.	19.380
(-) Disminución durante el periodo Marzo 28 de 2002 Diciembre 30 de 2003 6.Así quedara la Capacidad Transportadora en Bogotá, una vez entre en Operación la Troncal de Transmilenio NQS y Suba	18.041



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes-STT y Resolución 1388 de 2003.

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.

La disminución de la Capacidad transportadora durante el periodo Abril de 1999 y julio de 2005, determinada por resolución de la Secretaría de Tránsito y transportes de Bogotá, es de 10.213 vehículos lo que significa una disminución del 36% en apenas seis (6) años.

- En Diciembre de 2000 y con respecto a la capacidad transportadora máxima autorizada vigente en abril de 1999 la disminución es de 650 vehículos.
- Durante el año de 2001 disminuye en 92 vehículos.
- Durante el año de 2002 disminuye en 2603.
- Durante en año de 2003 disminuye en 6.868 vehículos de los cuales 5.529 se dan por la entrada en operación de las troncales Américas y calle 13 y 1339 por al entrada en operación prevista de la NQS y Suba

De lo observado en la capacidad transportadora máxima autorizada y la capacidad real al finalizar julio 18 de 2005, la Contraloría de Bogotá ha encontrado diferencias significativas entre la capacidad transportadora máxima autorizada y la capacidad real presentada tal como se observa en el cuadro siguiente:

CUADRO 8
DIFERENCIAS ENTRE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA REGLAMENTADA Y LA CAPACIDAD REAL PRESENTADA EN JULIO 18 DE 2005.

EMPRESAS	CAPACIDAD TRANSPORTADORA MÁXIMA. RESOLUCIÓN 278/05	CAPACIDAD REAL EXISTENTE	DIFERENCIA ENTRE CAPACIDAD MÁXIMA Y REAL
14 Empresas con capacidad Real menor a la cap. máxima.	1.490	1.388	-102
3 Empresas con capacidad Real igual a la cap. máxima.	356	356	0
49 Empresas con capacidad Real mayor a la cap. máxima.	16.754	18.323	1.569
TOTAL	18.600	20.067	1.467

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes-STT

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Tal como se observa en el cuadro No. 8, de las 66 empresas habilitadas:

- 14 empresas, registran 102 unidades de capacidad real por debajo de la capacidad transportadora máxima autorizada.
- 3 empresas presentan capacidad transportadora máxima autorizada igual a capacidad real.
- En 49 empresas la capacidad real sobrepasa en 1.569 unidades a la capacidad transportadora máxima autorizada.

La anterior situación se presentaba en Diciembre en Julio 18 de 2005 cuando esta a punto de entrar en operación las troncales NQS y SUBA, la diferencia entre la Capacidad Real y la Capacidad Transportadora autorizada es mucho más notoria, tal como se demuestra a continuación:

A. Capacidad Real Transportadora.....20.067 vehículos Servicio Público
B. Menos: Capacidad Transportadora
Autorizada (ver cuadro No 7).....(18.041) vehículos Servicio Público
(A-B)=Total vehículos de transporte
público que a la fecha deben salir del
mercado y que aun Permanecen2.046 vehículos Servicio Público

EL INCUMPLIMIENTO en la estrategia pública de reducción parcial de la sobreoferta del servicio público en 2.046 vehículos del transporte público en la ciudad, se deriva primordialmente de la situación presentada en la colocación en las cuentas de Fiducia de los dineros, que con destino al FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO, han venido pagando los usuarios del servicio público a través de la liquidación del “Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio” (ver explicación en el numeral siguiente).

1.3.1.3. Índice de reducción de sobreoferta y el “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”

Con el propósito de verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio en los términos del artículo 3º de la Ley 336 de 1996, cada una de las 66 empresas de transporte público habilitadas y que cuenten con permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo en Bogotá D.C.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

deberán acreditar el cumplimiento del “*Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio*”.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

1.3.1.3.1. Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio:

De acuerdo con el inciso segundo del artículo 20 del Decreto 115 de 2003, el índice de reducción de sobreoferta, como estrategia para la reorganización del transporte y específicamente para el mejoramiento de la calidad del servicio, se define como: el número de vehículos de la capacidad transportadora máxima vigente en junio de 2003 (19.657 vehículos), que cada una de las 66 empresas habilitadas y autorizadas debe retirar de circulación para su posterior desintegración⁷ por cada vehículo que haga parte de su capacidad transportadora⁸.

A.1. VEHÍCULOS QUE DEBEN SALIR DEL SERVICIO POR EXCESO DE OFERTA.

El artículo 2 de la Resolución No. 392 de 2003, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., en consideración a las necesidades de movilización de la ciudad y con base en los estudios adelantados por la Secretaría de Tránsito y Transporte, determina que los vehículos que deberán salir del servicio por exceso de oferta, son los siguientes:

- Los vehículos de transporte público colectivo que actualmente se encuentren operando vinculados a una empresa de transporte público colectivo, que deban salir del servicio por reducción de la capacidad transportadora de la empresa
- Los vehículos de transporte público colectivo que actualmente se encuentren registrados en el Registro Distrital Automotor, pero que no cuenten con tarjeta de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo.
- Los demás vehículos que se estén utilizando para prestar el servicio de transporte público colectivo sin contar con la tarjeta de operación establecida por la Ley para tales efectos, y que cumplan con los requisitos y condiciones que establezca la Secretaría de Tránsito y Transporte para hacer viable su

⁷ De acuerdo a la Resolución 520 de 2003, expedida por la Secretaria de Transito y Transporte de Bogotá, la única entidad desintegradora que se presento para realizar el procedimiento de desintegración de los vehículos públicos en los términos de la resolución 1192 de 2000, cumpliendo con los requisitos dispuestos en el artículo séptimo de la misma Fue el grupo Siderúrgico- DIACO S.A., a la cual en su parte resolutive la Secretaria de Transito y Transportes, la autoriza como entidad única desintegradora.

⁸ Resolución No. 392 de 2003.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

adquisición por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

En el artículo 3º. De la Resolución 392 de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, determina el LA CANTIDAD INICIAL DE BUSES, BUSETAS Y MICROBUSES QUE CONFORMAN LA SOBREFERTA, así:

Buses en sobreoferta.....	2.237
Busetas en sobreoferta.....	3.566
<u>Microbuses en sobreoferta.....</u>	<u>.2.198</u>
TOTAL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO EN SOBREFERTA.....	8.001

Que corresponde a su equivalente (de 1 bus = 0.8 busetas = 0.3 microbuses)⁹ de "Índice de Sobreoferta" liquidado en 5.668 BUSES y comunicado por la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá¹⁰ a cada uno de Las 66 empresa de transporte público colectivo, en la que se les informa: que por cada 100 vehículos, deben acreditar un "Índice de Reducción de Sobreoferta": del 29% de su capacidad máxima transportadora vigente en junio 30 de 2003.

A.2. PLAZO PARA ACREDITAR EL CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LAS EMPRESAS, DEL ÍNDICE DE REDUCCIÓN DE LA SOBREFERTA.

De conformidad con el artículo 4º. De la Resolución 392 de 2003, las 66 empresas de transporte público colectivo habilitadas, debieron trazar un plan progresivo para el cumplimiento del índice de reducción de la sobreoferta, de acuerdo con las siguientes fases:

⁹ El artículo 6º. de la resolución 392 de 2003, se define que cada una de las 66 empresas de transporte público colectivo habilitadas, deberán dar aplicación al índice de reducción de la sobreoferta, teniendo en cuenta las siguientes equivalencias respecto del tipo de vehículo a retirar del servicio.: 1 bus = 0.8 busetas = 0.3 microbuses

¹⁰ El artículo 3º. De la resolución 392 de 2003, determina que las 66 empresas de transporte público colectivo de Bogotá, D.C. (no incluye el Sistema Trasmilenio) que cuentan con habilitación y con permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo dentro del Distrito Capital, DEBERÁN CUMPLIR CON EL ÍNDICE DE REDUCCIÓN DE SOBREFERTA PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO QUE LE LIQUIDE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA SIGUIENTE MANERA: A partir del número de vehículos que conforma la capacidad transportadora real de cada empresa de transporte a Junio del 2003 conforme a los registros que obren en el Registro Distrital Automotor.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 9
PLAZOS PARA LA POSTULACIÓN POR PARTE DE LAS
66 EMPRESAS, DEL “ÍNDICE DE SOBREFERTA”

FASE I (2003 – 2004)	
14% del índice	Certificación de cumplimiento
2.5%	Sep-31
2.5%	Oct-31
15%	Nov-31
20%	Dic-31
30%	Ene-31
30%	Feb-31
FASE II (2004)	
8% del índice	Certificación de cumplimiento
15%	Mar-31
15%	Abr-31
15%	May-31
15%	Jun-31
15%	Jul-31
25%	Ago-31
FASE III (2004)	
7% del índice	Certificación de cumplimiento
15%	Sep-31
15%	Oct-31
15%	Nov-31
15%	Dic-31
15%	Ene-31
25%	Feb-31

Fuente: Resolución 392 de 2003

Dicho plan progresivo de implantación que debió ser enviado a la Secretaría de Tránsito y Transporte a más tardar el 5 de septiembre, incluyendo los siguientes contenidos mínimos:

- Estrategia trazada para la consecución de los vehículos a postular ante las fiduciarias
- Plazos que se establece la compañía para agotar los siguientes procesos: (i) identificación de vehículos del mercado a adquirir (ii) postulación de los vehículos ante las fiduciarias (iii) gestiones orientadas a facilitar el proceso de compra.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

La Contraloría de Bogotá observa que a julio 18 de 2005 ninguna de las 66 empresas ha cumplido con lo ordenado En el artículo 4º de la Resolución 392 de 2003

1.3.1.3.2. El “Factor de Calidad del Servicio” y el “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”

Para la operativización del Plan progresivo, se dispuso de la creación de “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”, quien debe contar con los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación, recursos que provendrán de la creación “Factor de calidad del servicio” que se incorporó a la tarifa del usuario mediante el Decreto 259 de 2003.

A.1.CUAL ES EL OBJETO DE CONSTITUIR EL FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DEL “FACTOR DE CALIDAD” PARA LA CONSTITUCIÓN DEL “FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO”?

El objeto del Fideicomiso es celebrar entre las Empresas Transportadoras (fideicomitente) y la Sociedad Fiduciaria, un negocio jurídico en virtud del cual la Empresa Transportadora en su calidad de “Fideicomitente” TRANSFIERE A LA FIDUCIARIA A TÍTULO DE FIDUCIA MERCANTIL LOS DINEROS DEL “FACTOR DE CALIDAD” RECAUDADOS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE, QUE SE CONSTITUYEN EN LOS BIENES FIDECOMITIDOS, PARA QUE LA FIDUCIARIA CONSTITUYA EL PATRIMONIO AUTÓNOMO “FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO”.

Con los recursos del “FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO” y de acuerdo a lo estipulado en el artículo 23 del decreto 115 de 2003, la Fiduciaria procederá a la compra, inmovilización, chatarrización, cancelación de licencia de Tránsito, cancelación de la tarjeta de operación y demás registros y autorizaciones y permisos que posean todos y cada uno de los vehículos, que cada empresa haya postulado o elegido para cumplir con la cantidad de vehículos definida y comunicada en agosto 19 de 2003 por la Secretaría de Tránsito y Transporte; que de manera global corresponde para las 66 empresas transportadoras a: 5.668 BUSES o su equivalente de 8.001 en buses, busetas y microbuses¹¹ que en cumplimiento del “ÍNDICE PARA LA REDUCCIÓN DE LA

¹¹ En el artículo 3º de la Resolución 392 de 2003..los 8.001 vehículos corresponde a: 2.2.37 buses (+) 3.566 busetas (+) 2.198 microbuses



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

SOBREOFERTA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO” cada empresa transportadora deberá retirar del servicio para cumplir con la “Capacidad Transportadora” MÁXIMA autorizada por la Secretaría de Tránsito.
A.2.EL FACTOR DE CALIDAD

De acuerdo con los artículos 11 y 12. de la resolución 392 de 2003, se puede definir el “Factor de Calidad”, COMO EL VALOR ADICIONAL Y DIFERENTE A LA REMUNERACIÓN DE LOS COSTOS Y RENTABILIDAD DEL TRANSPORTADOR, INCORPORADO A LA TARIFA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO¹², que se aplica por primera vez, a partir de agosto 18 de 2003 con la entrada en vigencia del Decreto Distrital 259 de 2003; el cual deberá ser recaudado semanalmente por cada una de las 66 empresas de transporte público de pasajeros que se encuentran activamente habilitadas y con permiso de operación para prestar el servicio en el Distrito Capital, con DESTINACIÓN ESPECIFICA para la compra de los 5.668 buses (2.237 buses, 3.566 busetas y 2.198 microbuses) que conforman el “Índice reducción de la sobreoferta de vehículos que prestan el servicio público colectivo en la ciudad”, y que se encuentran definidos en el artículo 3º. De la Resolución 392 de 2003.

LOS DINEROS DEL “FACTOR DE CALIDAD” SON PAGADOS POR LOS USUARIOS del transporte público colectivo, **COMO VALOR ADICIONAL Y DIFERENTE** al pago de los costos fijos, costos variables, recuperación del capital y rentabilidad que le corresponden a los propietarios de los vehículos y a las 66 empresas afiladoras, por la prestación del servicio.

Los dineros de “Factor de Calidad”, SON RECAUDADOS DIRECTAMENTE DE LOS USUARIOS POR LOS TRANSPORTADORES, quienes deben entregarlo a cada una de las EMPRESAS a las que se encuentren afiliados, las cuales a su vez, semanalmente deben entregarlos **CON DESTINO AL “FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO”** a la FIDUCIARIA con la cual la empresa de transporte en cumplimiento del artículo 22º del Decreto 115 de 2003, haya celebrado el contrato de fiducia PARA QUE A TRAVÉS DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DERIVADOS DEL “FACTOR DE CALIDAD” APORTADOS POR LOS USUARIOS, COMPRE LOS VEHÍCULOS QUE LE PERMITIRÁN OBTENER DE LA FIDUCIARIA LA “CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE RE REDUCCIÓN DE SOBREFERTA PARA EL MEJORAMIENTO DE

¹² “EL FACTOR DE CALIDAD”, se incorporó por primera vez en la TARIFA AL USUARIO, a partir del 15 de agosto de 2003, mediante el decreto de tarifas para el transporte público colectivo: No. 259 de 2003, firmado por el Alcalde Mayor, y se ha mantenido a través de los Decretos 169 de Junio 4 de 2004 y 368 del 16 de Noviembre de 2004.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

LA CALIDAD DEL SERVICIO", previa la chatarrización del número de vehículos que ya fueron definidos y comunicados a cada empresa por la Secretaría de Tránsito y Transporte, en : Agosto 19 de 2003, que corresponden al 29% (5.668 BUSES) del total de la "Capacidad Transportadora " de 19.657 vehículos de transporte público colectivo que se encontraba vigente en junio 30 de 2003.

Hablar de 8.001 vehículos en sobreoferta entre los que hay buses, busetas y microbuses, es igual a decir que la sobreoferta corresponde a 5.668 BUSES.

El "*Factor de calidad del servicio*" que tendrá una destinación específica, será recaudado directamente por las empresas de transporte bajo esquemas operativos que centralicen en la empresa el recaudo de la tarifa por la utilización de los servicios de transporte. Con los recursos recaudados por concepto de "*factor de calidad del servicio*"¹³ para la compra de vehículos, se constituirá un patrimonio autónomo a través del cual la fiduciaria los administrará y utilizará como fuente de pago para los efectos previstos en el numeral 2º del artículo 23 del presente Decreto.

Con la inclusión en la tarifa del usuario¹⁴, del *Factor de calidad del servicio* para reducir Índice de sobreoferta y mejorar la calidad del servicio, en la estructura tarifaria, queda establecido que serán los usuarios del transporte público de pasajeros los que finalmente deben financiar la ineficiencia e ineficacia de la política pública del transporte en la ciudad.

¹³ Este factor, se incluye en la estructura tarifaria de acuerdo con la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, "Por el cual se establece la metodología para la celebración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del Transporte público municipal, Distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto", que en su Artículo 4 establece: "Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente"

¹⁴ "ARTICULO 25. *Inclusión del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa.* Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originarán en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Este factor, que tendrá una destinación específica, será recaudado directamente por las empresas de transporte bajo esquemas operativos que centralicen en la empresa el recaudo de la tarifa por la utilización de los servicios de transporte. Con los recursos recaudados por concepto de factor de calidad del servicio para la compra de vehículos, se constituirá un patrimonio autónomo a través del cual la fiduciaria los administrará y utilizará como fuente de pago para los efectos previstos en el numeral 2º del artículo 23 del presente Decreto.

PARAGRAFO: *El Gobierno Distrital determinará mediante decreto el ajuste de la tarifa para la incorporación del factor a que hace referencia el presente decreto. "*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Calculo del “Factor de calidad del servicio”. El valor que tiene que recaudar semanalmente la empresa por este concepto, es el resultado de multiplicar el número de vehículos de la empresa por cada tipo de vehículo, por el costo semanal del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio por vehículo.

De acuerdo con los resultados del estudio GPT – 10 – 03, “Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio Público de Transporte Colectivo para la ciudad de Bogotá D.C.¹⁵.” elaborado por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, numeral 4.2.5 “Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio”, se determina los costos semanales por concepto de este rubro, que la empresa debe recaudar por vehículos.

CUADRO 10
FONDO MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO – FMCS
VALOR MÍNIMO RECAUDADO DE FACTOR DE CALIDAD, A CONSIGNAR SEMANALMENTE
POR TIPO DE VEHÍCULO

TIPO DE VEHÍCULO	VALOR SEMANAL QUE CADA UNA DE LAS 66 EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, DEBE CONSIGNAR SEMANALMENTE EN EL "FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD"			
	Desde Ago. 18/03 a May. 15/05	Desde May 16/0 vigente	DISMINUCIÓN	
			\$	%
BUS	\$ 264.575	\$ 131.145	\$ 133.430	50,4
BUSETA	\$ 182.564	\$ 90.493	\$ 92.071	50,4
COLECTIVO	\$ 105.545	\$ 52.316	\$ 53.229	50,4

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes-STT. Oficio ESTPC-066-05-913. Marzo 29 de 2005

Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.

“Factor de calidad del servicio” mostrado en el cuadro No.10, se calculó teniendo en cuenta los datos suministrados y recopilados, por la Subsecretaría Técnica en cuanto a los abordajes y la flota actual que haya en la ciudad, en los meses en que corresponde realizar el estudio de la tarifa. Con estos datos se calculan los abordajes día, por la capacidad transportadora total por tipo de vehículo a la cual se distribuye el costo total a cubrir por el fondo mensualmente.

DONDE ESTÁN LOS \$87.940,5 MILLONES DEL “FACTOR DE CALIDAD” ENTREGADOS DURANTE EL PERIODO AGOSTO 18 DE 2003- JULIO 18 DE 2005, POR LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO A LOS

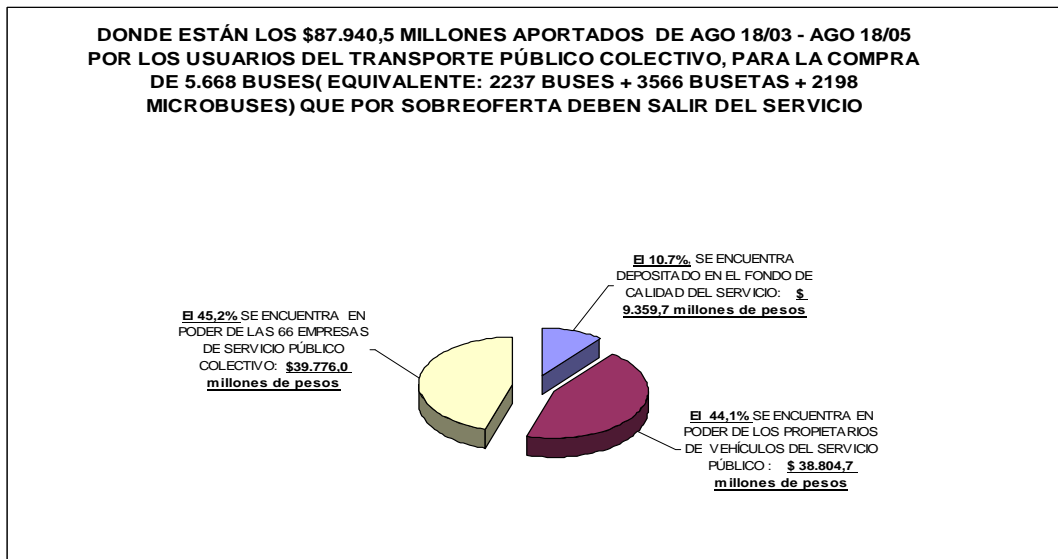
¹⁵ El ministerio del transporte, mediante la resolución 4350 de 1998, establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, Distrital o metropolitano de pasajeros y/o mixto



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

TRANSPORTADORES, para que estos en cumplimiento del artículo 12 de la Resolución 392 de 2003, y previa la suscripción de un contrato de fiducia mercantil, los depositaran en el “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”?

GRAFICA 2
DONDE ESTÁN LOS RECURSOS RECAUDADOS POR CONCEPTO DEL FACTOR DE CALIDAD



Proyectó y elaboró: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte Contraloría de Bogotá.

Tal como se observa en la grafica 2, durante el periodo agosto 18 de 2003 y julio 18 de 2005, los transportadores afiliados a las 66 empresa de transporte publico habilitadas y autorizadas para prestar el servicio publico de pasajeros en Bogotá, han recibido de los usuarios del transporte publico \$ 87.940,5 millones de pesos, de los cuales solo el 10, 7% (\$39.776 millones de pesos) ha sido entregado por 12 empresas al “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”, el 45,2% (39.776 millones de pesos) las empresa han informado que los tiene depositados en cuantas de ahorro a nombre de las empresas, por lo que es de suponer que el 44,1% (\$38.804,7 millones de pesos) debe estar en poder de los propietarios de los buses que lo recaudaron

DURANTE CUANTO TIEMPO DEBERÁ ESTAR VIGENTE EN LA TARIFA, EL FACTOR DE CALIDAD, PARA LA COMPRA DE LOS PARA LA COMPRA DE 5.668 BUSES?

La vigencia del “Factor de Calidad” no se encuentra definida, sin embargo se calcula que para obtener los recursos necesarios para chatarrizar los 5.558 BUSES, SU RECAUDO DEBE ESTAR VIGENTE POR CERCA DE 5 AÑOS : AGOSTO 18 DE 2003- AGOSTO 18 DE 2008.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CONCLUSIONES SOBRE EL FACTOR DE CALIDAD:

1. Para la Contraloría de Bogotá es claro que todos los dineros que aportan los usuarios del transporte público de pasajeros e incorporado en la TARIFA DEL PASAJE, que no corresponden en la estructura de la tarifa ni a costos ni a utilidad del transportador, al ser aportados por los usuarios de transporte público colectivo de pasajeros, CON DESTINO AL “FONDO DE MEJORAMIENTO DE A CALIDAD DEL SERVICIO” son dineros públicos, razón esta por la cual el diferencial no consignado MÁS LOS RENDIMIENTOS FINANCIEROS NO PERCIBIDOS POR MANEJAR LOS DINEROS EN CUENTA DE AHORRO Y NO EN FIDUCIA, se constituyen en un daño al patrimonio público.

2. Este ente de Control no entiende porque a la fecha de corte de las primeras 102 semanas de haber entrado en vigencia el recaudo del “Factor de calidad del servicio”, la Secretaría de Tránsito y transporte de Bogotá no tenga identificado las causas o motivos por los cuales **los \$78.581 millones de pesos del factor de calidad que corresponden al 89,4% del total liquidado, no hayan ingresado al “Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio”** y lo que es mas grave aun: que la Secretaría de Tránsito de Bogotá:

- **No haya iniciado las acciones legales correspondientes para la recuperación de estos dineros¹⁶.**
- **No ha reglamentado de manera precisa y oportuna la operatividad del recaudo de acuerdo con los inconvenientes que con posterioridad al decreto 259 de 2003 han venido presentado¹⁷.**

¹⁶ Artículo 1 Obligaciones de gestión de la Secretaria de transito y transportes de Bogotá, con el fin de garantizar el cumplimiento de los artículos 20 y siguientes del decreto Distrital 115 de 2003. Debe entre otros aspectos: 1. “(...) sancionar pronta y eficazmente a todas y cada una de las empresas de transporte público colectivo que omitan o retarden el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que le conciernen de conformidad con el artículo 9º. Numeral 3 de la Ley 105 del 1993, y Artículo 46 literal e de la ley 336 de 1996, gestión que se obliga a adelantar en los términos y condiciones previstas en el presente decreto (...)”

¹⁷ Artículo 1 Obligaciones de gestión de la Secretaria de transito y transportes de Bogotá, con el fin de garantizar el cumplimiento de los artículos 20 y siguientes del decreto Distrital 115 de 2003. Debe entre otros aspectos: 2. Adoptar las medidas necesarias para preservar la estabilidad y exigibilidad del recaudo del factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporó a la tarifa mediante el Decreto 259 de 2003, hasta cuando se hayan atendido la totalidad de las obligaciones que contraigan el Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio con cargo a tales recursos(...)”



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

3. PARA LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ Es claro que la Secretaría de Transporte SE EQUIVOCÓ en agosto 6 de 2003 cuando aceptó de la LLOYDS TRUST S.A (HOY Banistmo S.A.), que adicional a las comisiones VARIABLES por: compra y chatarrización de vehículos y la que se genera por participación sobre rendimientos, se haya pactado EN CONDICIONES AMPLIAMENTE DESVENTAJOSAS PARA EL DISTRITO la denominada “Cuota Fija Complementaria” en la PARTE II de la PRO FORMA 5 que se incorporó al “Reglamento de Acreditación y Autorización Fiduciaria” emitido por la Secretaría de Tránsito en agosto 6 de 2003,

Por concepto de esta cláusula, con dineros aportados por los usuarios del transporte público colectivo a través del “Factor de calidad”, se pagaron a la sociedad fiduciaria LLOYDS TRUST S.A (HOY Banistmo S.A.) entre agosto 18 de 2003 y marzo 9 de 2005, aproximadamente \$926,5 millones (\$ 21.000 X 18 meses X 2.451 vehículos de las 9 empresas transportadoras que suscribieron contrato de fiducia).

Es decir que con un movimiento de apenas 7 vehículos comprados durante los 18 meses a Contransbolívar, la sociedad fiduciaria LLOYDS TRUST S.A (HOY Banistmo S.A.) ADICIONAL a las comisiones normales señaladas: Recibió del “Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio” el 21,5% (\$926.5 millones) del total de los \$ 4.313,3 millones que por recaudo del “factor de Calidad” recibió de las 9 empresas para su administración.

4. Esta llamada comisión de “**CUOTA FIJA COMPLEMENTARIA**” que como ya se dijo, en agosto 6 de 2003 se pactó EN CONDICIONES AMPLIAMENTE DESVENTAJOSAS PARA EL DISTRITO, en marzo 9 de 2005 cuando se modifica y emite el segundo “Reglamento de Acreditación y Autorización Fiduciaria” se negocia por parte de la Secretaría de Tránsito y se excluye, con lo cual se dejan de pagar de manera onerosa cerca de \$17.468 millones durante los próximos 42 meses que faltan para los 5 años de vida estimado para el recaudo del “Factor de Calidad” (\$21.000 X 42 meses X 19.805 vehículos de las 66 empresas transportadoras que se espera suscriban contrato de fiducia).

5. Que la política de movilidad focalizada a: disminuir la sobreoferta del parque automotor identificado y señalada a cada empresa través del “**Índice de reducción de la sobreoferta**” SE ENCUENTRA PARALIZADA PORQUE LOS RECURSOS RECAUDADOS DURANTE LAS PRIMERAS 100 SEMANAS DE



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

IMPLEMENTADA LA ESTRATEGIA NO HAN SIDO ENTREGADOS POR LOS TRANSPORTADORES AL “FONDO PARA LA CALIDAD DEL SERVICIO”.

Desde que se inició EN AGOSTO 18 DE 2003, el recaudo del “FACTOR DE CALIDAD” y hasta julio 18 de 2005 (102 semanas), sólo se han comprado 7 buses y CHATARRIZADO 4.

6. El “Factor de Calidad” de ha operativizado con el fin específico de obtener de los usuarios del transporte público colectivo, y durante aproximadamente cinco (5) años (que iniciaron en agosto 18 de 2003), los recursos suficientes para chatarrizar 5.668 buses o su equivalente de 8.801 vehículos (que corresponden a la sumatoria de 2.237 buses (+) 3.566 busetas (+) 2,198 microbuses.

Sin embargo cotejando la “Capacidad Transportadora” máxima vigente en julio de 2005 que asciende a 20.067 vehículos, contra la “Capacidad Real Legal Circulando que a la misma fecha asciende a 18.600 vehículos, SOLO ESTARÍAN DISPONIBLES PARA LA COMPRA Y POSTERIOR CHATARRIZACIÓN: 1.467 VEHÍCULOS, cantidad esta ligeramente diferente a la cantidad de 1.858 vehículos (860 buses (+) 877 busetas (+) 121 microbuses) que aparecen vivos en el Registro Distritales de vehículos con edades superiores a los 20 años, pero que resultan insuficientes para la demanda potencial de vehículos requeridos para su chatarrización por parte del “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio” y los que se requieran por parte del “Sistema Trasmilenio”.

7. Se observa un INCUMPLIMIENTO PERMANENTE Y SISTEMÁTICO por parte de la casi totalidad de empresas de transporte publico habilitadas y autorizadas para prestar el servicio en el Distrito Capital, de la normatividad implementada por parte de la Secretaria de Transito y Transportes, en lo relativo a la postulación del “Índice de Calidad” y la entrega de los dineros recaudados de los usuarios por concepto del “Factor de Calidad”, y con destino al “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”

8. Con respecto a las comisiones pactadas en el primer “Reglamento de Acreditación y Autorización Fiduciaria” emitido por la Secretaría de Tránsito y Transporte en agosto 6 de 2003, en el cuadro No. 13 se observa que con recursos del “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad” constituido con recursos de los usuarios del transporte publico, se hubieran pagado durante los casi 5 años de vigencia del “factor de Calidad”, la suma de \$ 31.111 millones.

CUADRO 11



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

COMISIONES DIFERENTES A LA DE L 0.75% OBTENIDAS POR PARTICIPACIÓN SOBRE RENDIMIENTOS, LAS SIGUIENTES CORRESPONDEN A LAS PACTADAS EN AGO 6 DE 2003, CUANDO SE SUSCRIBE EL PRIMER REGLAMENTO

COMISIONES	UNITARIO		TOTAL
DESINTEGRACIÓN	\$ 640.500	5.668 vehículos	3.861.366.000
CUOTA FIJA COMPLEMENTARIA	\$ 21.000	19.805 total capacidad transportadora	24.954.300.000
COMISIÓN ANUAL(X) CONTRATOS	0.45%	5.668 vehículos	2.295.540.000
TOTALES			31.111.206.000

Proyecto y elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transportes
Contraloría de Bogotá

La situación anterior que a todas luces se pacto en condiciones ampliamente desventajosas para los intereses de la ciudad y que como ya se dijo le represento al “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad “un pago de casi mil millones de pesos por solo 4 vehículos chatarrizados, se corrige por parte de la Secretaria de Transito, con la suscripción del segundo “Reglamento de Acreditación y Autorización Fiduciaria” emitido por la Secretaría de Tránsito en marzo 9 de 2005, los costos de reducen a \$1,780 millones de pesos, tal como se observa en el cuadro No. 13

CUADRO NO. 12

COMISIONES DIFERENTES A LA DE L 0.75% OBTENIDAS POR PARTICIPACIÓN SOBRE RENDIMIENTOS, LAS SIGUIENTES CORRESPONDEN DEN A LAS PACTADAS EN MAR. 9 DE 2005, CUANDO SE SUSCRIBE EL SEGUNDO REGLAMENTO

COMISIONES	UNITARIO		TOTAL
DESINTEGRACIÓN	\$ 314.000	5.668 vehículos	1.779.752.000
COMISIÓN DE ÉXITO	3.0%	5.668 vehículos	3.060.720.000
COSTO DE ADMINISTRACIÓN FIDUCIARIOS	\$ 797.682	2 smlmv (X) 66 empresas	1.895.292.000
TOTALES			6.735.764.000

Proyecto y elaboro: Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transportes
Contraloría de Bogotá

Con la suscripción del nuevo “Reglamento de Acreditación y Autorización Fiduciaria” emitido por la Secretaría de Tránsito en marzo 9 de 2005, el “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad “, se ha evitado el pago innecesario y oneroso con recursos de los usuarios de transporte publico colectivo de pasajeros de aproximadamente: \$ 23.448,5 millones de pesos.(\$ 31.111 (-) \$926.5 ya pagados (-) \$6.736 :millones de pesos)

9. CUAL ES EL VALOR PORCENTUAL ADICIONADO A LA TARIFA TÉCNICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO QUE NO CORRESPONDE NI A COSTOS NI A



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

RETORNO DE LA INVERSIÓN NI A RENTABILIDAD; Y QUE COMO TAL PERTENECE A APORTES DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE TRANSPORTE CON DESTINO ESPECÍFICO, Y QUE DEBERÁ RETORNAR A LA CIUDAD PARA MATERIALIZAR LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE: REDUCCIÓN DE LA SOBREENFERTA DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO QUE PRESTA SU SERVICIO EN EL DISTRITO CAPITAL.

CUADRO 13
EL FACTOR DE CALIDAD COMO COMPONENTE ADICIONAL
A LA TARIFA TÉCNICA DEL USUARIO

GRUPO TARIFARIO	EL FACTOR DE CALIDAD COMO % INCORPORADO A LA TARIFA USUARIO	
	Ago. 18/03 A May. 15/05	May. 16/05 a vigente
Bus menor de seis (6) años	3,13%	1,39%
Bus de seis (6) años o mayor	3,40%	1,67%
Buseta* menor de seis (6) años	2,98%	1,28%
Buseta de seis (6) años o mayor	3,15%	1,54%
Bus ejecutivo	3,37%	1,56%
Bus superejecutivo	3,25%	1,62%
Microbús*	2,69%	1,19%

Fuente :tarifas Secretaria de Trasnito

Elabo : Subdirección Análisis Sectorial, Dirección Infraestructura y Transporte
Contraloría de Bogotá

1.3.1.4. Control a la ilegalidad

Otro aspecto que afecta gravemente el problema de sobreoferta y la ilegalidad, actualmente no se cuenta con cifras ciertas sobre la cantidad de vehículos que operan de forma ilegal, sin ningún tipo de control, cobrando sus propias tarifas e imponiendo sus condiciones de operación en cuanto a frecuencias, recorridos y horarios. La prestación del transporte público informal es básicamente de dos tipos:

- Aquel que opera en zonas periféricas donde por dificultades de la topografía o por el estado de las vías, no llega ningún tipo de servicio formal, que sin embargo después de sacar a los usuarios desde la periferia hasta las vías principales, continúan con el pasajero hasta diferentes destinos del interior de la ciudad, compitiendo directamente con el servicio público formal.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- Los llamados vehículos sabaneros, que provienen de los municipios cercanos y que posterior a su recorrido interurbano, se dedican a prestar el servicio público en la ciudad.

Adicionalmente, se encuentran una gran cantidad de vehículos que se dedican de manera ilegal al transporte de los empleados de las fábricas, o al transporte escolar.

Una de las iniciativas del proyecto reorganización del transporte público es la reducción a la sobreoferta y el control a la ilegalidad, a través de la implementación e instalación de 20.831 tarjetas electrónicas de operación y el aumento del número de policías de tránsito, para fortalecer y hacer mas efectivo el control.

Actualmente, la Policía tiene un grupo especializado en el control al transporte público bajo el mando de un oficial e integrado por 5 suboficiales y 44 unidades de tránsito que realiza diariamente operativos de control a la operación del parque automotor de transporte de pasajeros.

En lo transcurrido del año 2004 la policía de Tránsito realizó 95 planes de control a la ilegalidad y 263 operativos de control con los dispositivos móviles de lectura que identifican los vehículos con tarjetas electrónicas de operación vigentes.

En los operativos de control a la ilegalidad se han impuesto 1.017 comparendos e inmovilizado 991 vehículos.

En los operativos de Tarjetas Electrónicas de Operación fueron sancionados 1218 vehículos ilegales e inmovilizados 1.181 vehículos en patios.

1.3.1.5. Las Reestructuración Administrativa y Operativa de las Empresas de Transporte Público.

Se diseñó un proceso de reestructuración de empresas, el cual implica la firma de contratos de vínculo entre las empresas de transporte público y los propietarios, para que éstas asuman totalmente el manejo de los vehículos y contraten con las garantías legales a los conductores.

Asimismo, se trabaja en alternativas que liberarán a los conductores del recaudo de pasajes, actualmente se fijo adelantar el programa en el corredor de la carrera 7 entre calles 68 y 106 y de la Avenida Primera de Mayo entre Avenidas Ciudad de Cali y Boyacá.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Seis empresas tienen aprobados los contratos de cambio de vínculo entre empresas de transporte público y propietarios de vehículos: Cooperativa de Transportadores Buses Verdes Ltda., Sociedad Transportadora de los Andes (Sotrandes), Nueva Transportadora Bogotá S.A., Unión Transportadora Norte y Sur S.A., Transporte Automotor Moderno Público Asociado Distrito Capital (Tampa D.C.) y Cooperativa de Transportadores Cerro Norte Ltda. (Cootranscenorte). Las demás están haciendo ajustes.

Por incumplimientos de diversas medidas se han iniciado 500 investigaciones a empresas de Transporte público. En 25 casos se han aplicado sanciones a empresas que han incumplido el aporte de la cuota de calidad del transporte. Como se observa en el cuadro siguiente la administración distrital tomo medidas mediante varias resoluciones que establecieron los plazos respectivos para adelantar el proceso de reorganización del sistema de transporte público colectivo.

La administración proyectaba adelantar dicho proceso un plazo que tenía como horizonte el 30 de noviembre, el cual fue modificado por la actual administración mediante el Decreto 418 de 2004, hasta el 31 de julio de 2005, por lo tanto, este proceso se encuentra en marcha dentro del plazo establecido, sin embargo, considerando el avance de cada uno de los instrumentos que se diseñaron, en especial la Implantación del Recaudo Centralizado, los Contratos de Vinculación Ajustados.

Por consiguiente el proceso de reestructuración de empresas, no se tienen resultados alentadores, por el contrario, se encuentran dificultades para alcanzar la meta indicada. Como se menciona en respuesta a la Contraloría por parte de la SST en respuesta mencionando que *“Hasta la fecha ninguna empresa ha remitido a la Secretaría de Tránsito y Transporte el plan de implementación del recaudo centralizado”*¹⁸

¹⁸ Memorando con número ESTPC – 082-05Bogotá, Abril 6 de 2005 de la SST



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 14.
PROCESO DE REORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

todos los vehículos circulen sobre	Implantación Tarjeta Electrónica de Operación	Implantación del Recaudado Centralizado	Los Contratos de Vinculación Ajustados	Plazo para ajustar los talleres de mantenimiento	Plazo para ajustar los garajes para custodiar los vehículos	Capacitación de conductores en el manejo de la ruta
	a más tardar	a más tardar	a más tardar	a más tardar	a más tardar	a más tardar
a) la CARRERA SÉPTIMA (7ª) en el tramo comprendido entre la Calle sesenta y ocho (68) y la Calle ciento seis (106).	A partir del primero (1o) de diciembre de 2003	el 1 de Diciembre de 2003.	1 de Diciembre de 2003	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
b) la Avenida Primero de Mayo en el tramo comprendido entre la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Boyacá.	A partir del quince (15) de diciembre de 2003	el 31 de Diciembre de 2003.	31 de Enero de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
c) la Carrera once (11) en el tramo comprendido entre la calle sesenta y tres (63) y la Calle cien (100), y sobre la Carrera quince (15) en los	A partir del primero (1) de enero de 2004.	el 31 de Enero de 2004.	31 de Marzo de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
d) la Avenida Carrera sesenta y ocho (68)	A partir del quince (15) de enero de 2004.	el 29 de febrero de 2004.	31 de Mayo de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
e) la Calle sesenta y ocho (68) en cualquier tramo,	A partir del treinta (30) de enero de 2004.	el 31 de Marzo de 2004.	30 de Julio de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
f) el resto de la ciudad,	A partir del quince (15) de febrero de 2004.	el 30 de Abril de 2004.	30 de Noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de noviembre de 2004	30 de marzo de 2004
plazo modificado			31 de julio de 2005			

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-STT, Decretos 114 de 2003 y 418 de 2004 Resoluciones No. 413 de 2003, No. 019 del 2004 y No. 416 de 2003. Elaboró: Subdirección de Análisis Sectorial, Dirección de Infraestructura y Transporte, Contraloría de Bogotá.

Por lo mismo se presentan problemas para adelantar la implementación de otros mecanismos, que complementan el proceso de reorganización del sistema de transporte como son el Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, el fondo de calidad y por ende la reducción de la sobreoferta de vehículos, como se analiza a continuación

1.3.1.6. La Reorganización del Sistema de Transporte Público Colectivo

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá inició acciones con los gremios del transporte público colectivo con miras a la reorganización de este servicio en la ciudad. Para ello se partió de problemáticas comunes como la sobreoferta, el control al servicio, capacidad de la malla vial y reestructuración de rutas.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

El objetivo principal es replantear las condiciones técnicas, financieras y operativas del transporte colectivo en Bogotá en aras de mejorar la movilidad y mejorar el servicio a los usuarios.

La estrategia reorganización del Transporte Público Colectivo se resume en los siguientes puntos:

1. Reducción sobreoferta, mediante tres mecanismos:

- Compra vehículos
- Aumento control
- Factor de Calidad

2. Rutas, a través de:

- Rediseño de rutas.
- Análisis oferta y cubrimiento

3. Cambio esquema vinculación

- Conductores
 - Vinculación laboral a la empresa
- Empresas
 - Operación
 - Mantenimiento
 - Recaudo
- Propietarios
 - Arriendo vehículos

4. Control

- Tarjeta Electrónica de Operación - TEO
- Policías de Tránsito
- Centro de control STT

1.4. LA POLÍTICA PÚBLICA Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

El transporte público urbano es una actividad relevante por su importancia económica y su impacto en el nivel de bienestar de la población, la cual destina parte importante de su tiempo a viajar dentro de las áreas urbanas y percibe en forma muy directa los impactos asociados al funcionamiento del sistema, como la accesibilidad, costo, seguridad y contaminación (Gómez-Ibáñez y Meyer, 1993).

Dentro del proceso de globalización de la economía, el transporte juega un papel importante, por ser un factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que un país pueda ofrecer en los mercados internacionales. A su vez se constituye en una fuente generadora de empleo e ingresos para el Estado.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

La existencia de un sistema de transporte es considerado como un “factor crítico para los futuros avances económicos, sociales y medioambientales¹⁹” y un “obstáculo para la sostenibilidad urbana, la contaminación ambiental en sus diferentes formas y la ocupación extensiva del suelo²⁰”, sin embargo es un factor indispensable en el desarrollo económico de cualquier país o región.

El transporte se enmarca dentro de los preceptos constitucionales, como una función estructural para el desarrollo de la sociedad en general por ser ante todo, un servicio público, razón por la cual es de vital importancia garantizar su efectiva prestación.

Normativamente, el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito adoptado con el Decreto 619 de 2000 y revisado mediante los Decretos 1110 de 2000, 469 de 2003 y que se compiló en un solo cuerpo con el Decreto 190 de 2004, en el cual se determinan los sistemas generales urbanos²¹ que componen la estructura básica y que definen su ordenamiento territorial en un modelo abierto y articulado a la región Bogotá - Cundinamarca, entre los cuales se define la estructura del sistema de movilidad.

De otra parte, en el capítulo 2 “Estrategia de Ordenamiento para el Distrito Capital” artículo 18 del POT²², define los componentes de la estructura funcional y de servicios en los siguientes componentes:

1. Sistema de Movilidad
 2. Sistemas de equipamientos urbanos
 3. Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales
- Sistemas generales de servicios públicos

Para el sistema de movilidad (artículo 19) las determinaciones generales y normativas, se formularan en el Plan Maestro de Movilidad,²³ incluyendo ordenamiento de estacionamientos, la STT²⁴ y el DAPD²⁵ encargadas de formular

¹⁹ Tres paradas para la movilidad sostenible. Unión Internacional de transporte Público.

²⁰ El Transporte y la Ciudad, en el Contexto de la Sostenibilidad Urbana.

²¹ 1. Sistema de movilidad. 2. Sistema de acueducto. 3. Sistema de saneamiento básico. 4. Sistema de energía eléctrica: generación, transmisión, distribución, 5. Sistema de energía eléctrica - servicio de alumbrado público: distribución del alumbrado público. 6. Sistema de telecomunicaciones. 7. Sistema de gas natural domiciliario: generación, transmisión, distribución, 8. Sistema de equipamientos urbanos. 9. Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales.

²² Decreto 190 de junio 22 de 2004.

²³ Aprobados por el DAPD a más tardar el 30 de abril de 2006 y adoptados por el Alcalde Mayor, párrafo 3, artículo 46, POT.

²⁴ Secretaria de Transito y Transporte de Bogota.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

las políticas junto con las demás entidades del sistema. Este sistema Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.

El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

De acuerdo con la Encuesta Anual de Bogotá, la medición de la movilidad, se realiza a través de los principales corredores de la ciudad²⁶, tal como se refleja a continuación:

El tiempo de desplazamiento vial, entre el 2001 y el 2003 se redujo en 0,8 minutos, del 2001 al 2002 de 58 minutos pasó a 51 minutos, representando una disminución del 12% en los tiempos de viaje respecto al 2000.

Aunque la movilidad vial de la ciudad se había reducido en 1,4 minutos, hacia junio de 2002, ésta se vio afectada de nuevo por la construcción de nuevas obras así como por la desorganización del transporte público colectivo y el retraso en la reposición del parque automotor.

Se tiene entonces que el modo de transporte público por bus es el principal medio de viajes diarios en la ciudad de Bogotá, seguido por los viajes a pie y el privado. Esto significa que sobre el total de viajes efectuados por modos mecanizados, las personas por día efectuaban 1,7 viajes diarios.

²⁵ Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

²⁶ Bogotá cómo vamos? Encuesta Anual de Bogotá.



2. HECHOS RELEVANTES DEL PERIODO AUDITADO

Los hechos de mayor relevancia que se pueden considerar en el periodo evaluado son los siguientes:

Con el cambio de administración en la Ciudad y la entrada en vigencia del nuevo Plan de Desarrollo Económico, social y de obras públicas para Bogotá "*Bogotá Sin Indiferencia Un Compromiso Social Contra La Pobreza y La Exclusión*", se surtió el proceso de armonización presupuestal, así como la reasignación de recursos a los nuevos proyectos de inversión.

Continúa vigente la prórroga del contrato de concesión No. 01 de 1994, para la Revisión Técnico Mecánica de vehículos públicos matriculados en Bogotá hasta la vigencia 2006...

Solicitud por parte del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, a la Secretaría de Tránsito de Bogotá de la terminación del convenio de cooperación No. 18 de 2003 a partir de agosto de 2005, lo que implica la modificación sustancial en el objeto del contrato de concesión No. 184 de 2003, para el diseño, construcción, operación, recaudo y explotación de los patios para vehículos particulares en Bogotá.

Ejecución por parte de la firma COVINOC del contrato para el cobro persuasivo de la cartera de multas por infracciones de tránsito de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá. D.C.

Se continúa presentando declaratoria de caducidad a las multas al Transporte Público y prescripción de los actos administrativos provenientes de la imposición de comparendos.

Con base en los antecedentes de la ejecución contractual y lo actuado durante la vigencia objeto de auditoría, la Secretaría de Tránsito y Transporte procedió a realizar la Liquidación unilateral del contrato No. 093 de 1996, - Concesión de Patios, reconociendo al concesionario la suma de cinco mil setecientos nueve (\$5.709) millones.

Se estableció retención irregular de dineros en cuentas particulares por parte de los representantes legales de las Empresas de Transporte Público, provenientes del Factor de Calidad para el mejoramiento del Servicio incorporado a la tarifa,



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

cuyo valor asciende a la suma de sesenta y dos mil ochocientos dieciocho (\$62.818) millones.

Se identificó proceso de implementación por parte de la Oficina Coordinadora del Sistema de Control Interno de los módulos: Sistema de Administración del Riesgo – SAR y Sistema de Evaluación de Procesos – SEP.

Para atender los procesos sistematizados de la entidad, en Abril 8 de 2005, se suscribió convenio interinstitucional No. 031 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. con una duración de tres (3) años, con el Objeto de “.....aunar esfuerzos y recursos para lograr el mejoramiento de la plataforma tecnológica que soporta los servicios públicos que el FONDATT – STT presta a los ciudadanos mediante la utilización de ETB como integrador de soluciones de tecnología y la apropiación del uso racional, eficiente y productivo de dichas soluciones.....”

Con base en la evaluación de la gestión ambiental se determinó mal diligenciamiento de los formatos previstos por la Contraloría para tal fin, detectándose que los vehículos al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte entregados en comodato a la Policía Nacional no cuentan con la certificación de análisis de emisión de gases y el mal manejo que se está realizando para la manipulación, transporte y almacenamiento de residuos peligrosos (Baterías para radios).



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

**3. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE
INTEGRAL- MODALIDAD REGULAR**



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Doctor

CARLOS EDUARDO MENDOZA LEAL

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

Director del Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT

Ciudad

Respetado Doctor:

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 Regular en la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. - FONDATT, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a disposición y los resultados de su gestión, el examen al Balance General a 31 de Diciembre de 2004 y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social por el periodo comprendido entre el 1 de Enero y el 31 de Diciembre de 2004, la 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 del 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 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 producción y/o prestación de bienes y/o servicios en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con las normas de Auditoría Gubernamental Colombianas compatibles con las de General Aceptación, así como con las políticas y los procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá; por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de 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 los Resultados.

En el desarrollo de los procedimientos administrativos tendientes a imponer sanciones provenientes de los comparendos a Empresas de Transporte Público, se establecieron demoras en cada una de las etapas del proceso, generando la caducidad administrativa al amparo del Artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, presentándose un presunto daño patrimonial al Distrito Capital estimado en la suma de veintiséis mil quinientos sesenta y seis (\$26.566.) millones, situación que está afectando la seguridad de la ciudadanía que utiliza los medios de transporte público y desvirtúa la misión y los objetivos de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Por prescripción y/o caducidad de los actos administrativos originados por la imposición de comparendos, el Distrito Capital a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, dejó de percibir recursos en cuantía de catorce mil novecientos cuarenta siete (\$14.947.68) millones, generando un presunto detrimento al patrimonio distrital. Lo anterior por la aplicación del Artículo 262 del Decreto-ley 1344 de 1970.

Se estableció retención irregular de dineros en cuentas particulares de las Empresas de Transporte Público y propietarios de los vehículos, con lo cual se genera deficiente recaudo de los recursos provenientes del Factor de la Calidad del Servicio incorporado a la tarifa de transporte público, con origen y destinación específica para la reducción del índice de sobreoferta en el servicio, como lo ordena el Decreto No.115 de 2003, valor que se estima en la suma de sesenta y dos mil ochocientos dieciocho (\$62.818.) millones.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En la evaluación de los contratos suscritos por la Secretaría de Tránsito y Transporte se evidenció que la información reportada por la entidad no es confiable, teniendo en cuenta que la contratación relacionada en el Anexo 9 rendido a la Contraloría de Bogotá, no contiene el total de contratación suscrita en el año 2004, incumpliendo la Resolución Reglamentaria No. 052 de 2001 Rendición de Cuentas y contraviniendo el artículo 2, literal e) de la Ley 87/93.

Se determinó la suscripción de diversas Órdenes de Prestación de Servicios con el propósito de realizar labores de organización, clasificación, depuración, limpieza, ordenación, encarpetao, encajado e inventario y todas las actividades que se deriven de la organización de los archivos físicos por valor total de \$286,75 millones, superando la cuantía de la contratación directa para el año 2004, la cual se encontraba establecida en la suma de \$107,4 millones, omitiendo iniciar un proceso licitatorio para la selección del contratista en contravención del numeral 1, Literal a) del Artículo 24 - del Principio de Transparencia; numeral 4, Artículo 25 - Principio de la Economía y Artículo 29 - Selección Objetiva de la Ley 80 de 1993.

En la evaluación del Plan de Desarrollo se determinó, a través de muestra selectiva, el análisis de los Proyectos de Inversión 7254- Semaforización y 0339- Plan Maestro de Movilidad, estableciendo:

En cuanto al proyecto 7254 se establece un cumplimiento de metas propuestas del 98.88% y para el 0339 del 85.26%. Determinando la ejecución presupuestal y los giros efectivamente realizados, se deduce que el nivel de cumplimiento solamente alcanzó un 32,70% toda vez que el valor de los compromisos y reservas absorbe el 67,30% del total ejecutado, indicador que refleja deficiencia en la programación y ejecución de las actividades.

La ejecución física para estos dos proyectos, contrario a su ejecución presupuestal sólo alcanzó para el proyecto 0339 el 0.27% y para el proyecto 7254 del 19.68%, tal como se aprecia en el cuadro N° 37.

A partir de la medición del Balance Social y para determinar el impacto de las actividades adelantadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, con el propósito de atender los diferentes problemas sociales se efectuó análisis a los Proyectos de Inversión incluidos en los Planes de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado” y “Bogotá sin indiferencia” a cargo de la entidad, que se identifican en 1165-Accidentalidad, 6094-Fortalecimiento, 6219 – Convenio con la Policía, 7132-Recaudo, 7253-Distritos Operativos de Tránsito, 7254-Semaforización, 0339-Plan Maestro de Movilidad y 0348-Integración Técnica.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Todo lo anterior para atender los problemas identificados, determinando una ejecución física para cada uno, así: Movilidad 36,42%, Educación y Prevención Vial 35,37% y Atención al Usuario 34,68%.

De lo anterior se concluye que la Secretaría de Tránsito y Transporte presentó una ejecución física incipiente ante la magnitud de la problemática que atiende.

En la evaluación de la gestión ambiental se determinó mal diligenciamiento de los formatos previstos por la Contraloría, se detectó que los vehículos al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte entregados en comodato a la Policía Metropolitana no cuentan con la certificación de análisis de emisión de gases y mal manejo para la manipulación, transporte y almacenamiento de residuos peligrosos (baterías para radios).

Por lo evidenciado en desarrollo del proceso auditor complementado con el resultado de la aplicación del Cuestionario Tipo, consolidado en la Tabla de Agregación General de Resultados, se presentó que el Sistema de Control Interno de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, en lo referente a las áreas y los procesos comprometidos en la auditoría regular adelantada, obtuvo una calificación de 2.92 en el rango de 1 a 5, es decir, la entidad está expuesta a un nivel de Mediano Riesgo con una escala de valoración Regular.

Los hallazgos presentados en los párrafos anteriores nos permiten conceptuar que en la gestión adelantada por la administración de la entidad, no se acatan las disposiciones que regulan sus hechos y operaciones, no se ha implementado un sistema de Control Interno que le ofrezca garantía en el manejo de los recursos, lo cual ha incidido para que en la adquisición y uso de los recursos no se manejen criterios de economía, eficiencia y equidad. Así mismo se incumplió en un porcentaje significativo con las metas y objetivos propuestos. Todo lo anterior permite calificar la gestión de la Secretaría de Tránsito y Transporte – Fondatt como desfavorable.

Opinión sobre los Estados Contables.

Secretaría de Tránsito y Transporte.

Una vez realizado el análisis selectivo de las cifras presentadas en los Estados Contables incluidos en la cuenta rendida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. con corte a Diciembre 31 de 2004, este Ente de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Control precisa que la actividad contable se limita al manejo de la Nómina de la entidad, presentando las siguientes observaciones:

Deudores: Depósitos Entregados en Administración.- En comparativo de la información suministrada por la Oficina Asesora de Planeación de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá con la incluida en los estados contables se determinó diferencia que asciende a \$5.636,5 millones.

Responsabilidades Contingentes - Litigios y demandas: Se presenta en el rubro 9 - Cuentas de Orden Acreedores la Secretaría de Tránsito y Transporte – STT, en la cuenta 9120 se presenta una partida de \$13.200,80 millones registrada con base en la información suministrada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. correspondiente a los procesos que al corte de la vigencia de 2004 cursan en los Estrados Judiciales pendientes de fallo, estableciendo que en la Cuenta 27 - Pasivos Estimados, 2710 - Provisión para Contingencias se registró idéntico valor.

En nuestra opinión debido a los efectos de los asuntos expresados en los párrafos anteriores, de acuerdo con la materialidad de las cifras inconsistentes y la evaluación del Sistema de Control Interno Contable, los Estados Contables de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. a Diciembre 31 de 2004 no presentan razonablemente la situación financiera de la entidad.

Fondo de Educación y Seguridad Vial de la STT - FONDATT

Como resultado de la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular, a continuación se presentan las observaciones correspondientes al resultado del análisis de los Estados Contables con corte a Diciembre 31 de 2004, identificando las deficiencias más representativas encontradas en el desarrollo del trabajo de auditoría, en los siguientes términos:

Libros Auxiliares: En el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, para el manejo de la información contable no se cuenta con Libros Auxiliares de Contabilidad impresos oportunamente, para ejercer un debido control de conformidad con lo previsto y expresamente establecido por el Plan General de Contabilidad Pública –PGCP.

Bancos y Corporaciones: Revisada la conciliación bancaria del Banco de Occidente, Cuenta Corriente 253-0002074-7 se observan que no se ha adelantado la depuración de partidas correspondientes a las vigencias anteriores y en la conciliación bancaria del Banco de Occidente, Cuenta 253-02302-2 se observan



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

partidas sobre las que no se ha adelantado el proceso de depuración correspondiente a la vigencia febrero a octubre de 2004.

Deudores: En la cuenta 1401 – Deudores por Ingresos no tributarios del grupo 14, el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, registra las Multas observando que la Cartera de más de 360 días asciende a \$289.449,55 millones, equivalente al 67,93% del total del activo, cifra anterior que por su antigüedad y morosidad debe ser reclasificada a la Cuenta 1475 – Deudas de Difícil Cobro y así, presentar la realidad financiera de la Secretaría de Tránsito y Transporte, de conformidad con los hechos económicos que en la práctica se presentan.

La base de datos que soporta los valores registrados en la Cuenta 1401 – Deudores por Ingresos No Tributarios, subcuenta Multas se ve afectada a Diciembre 31 de 2004, en cuantía de \$17.145,86 millones por valores no aplicados desde la vigencia 1996 (Junio). El anterior valor se encuentra registrado en las Cuentas de Orden Acreedoras - 91 Responsabilidades Contingentes.

Propiedades Planta y Equipo: En las cuentas que componen el grupo 16 Propiedades, Planta y Equipo se presentan diferencias entre los valores reportados en la cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá por la vigencia que terminó en Diciembre 31 de 2004 frente a la información contable y en el grupo 16 Propiedades, Planta y Equipo – Depreciación, se presentan diferencias entre los valores reportados en la cuenta rendida a Diciembre 31 de 2004 y contenidos en la relación de Inventarios al compararse con los registros que presenta el Estado Contable.

Bienes de Beneficio y Uso Público: En el grupo 17, la Cuenta 1710 presenta un saldo de \$59.983,56 millones, que corresponde a los bienes de la planta externa de la red semafórica por traspaso de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, indicando que estos bienes carecen de una adecuada valorización. Al no contarse con un inventario físico que soporte la cifra mencionada se presenta incertidumbre en este valor que al compararlo con el total de activos del Fondatt de \$483.458,34 millones equivale al 12,40%.

Cuentas de Orden deudoras: Existencia de situaciones irregulares en el desarrollo del procedimiento correspondiente a las Investigaciones Administrativas generadas por la imposición de Órdenes de Comparendo a Empresas de Transporte Público, en el cual se determinaron demoras en las diferentes etapas del Proceso evidenciando la declaratoria en diferentes casos de la caducidad de la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

facultad sancionatoria con que cuenta la administración al amparo del Artículo No. 38 del Código Contencioso Administrativo. Para evitar que situaciones como la anteriormente mencionada ocurran, se debe dar el uso y aplicación de los registros contables previstos en el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, Normas Técnicas relativas a las Cuentas de Orden y registrar en las Cuentas de Orden Deudoras, la apertura de las Investigaciones Administrativas por comparendos a transporte público como medida de control ante la expectativa de obtener recursos a favor del Fondatt.

Saneamiento Contable: De conformidad con lo establecido en la Ley 716 de 2001, cuyo plazo de cumplimiento fue modificado mediante la Ley 863 de 2003, ampliando hasta el 31 de Diciembre de 2005 la vigencia de la misma, el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, se adelantó proceso de saneamiento contable sobre partidas de Bienes y derecho en Investigación Administrativa por valor de \$231,66 millones.

Revisada la ficha de saneamiento de los saldos menores en Multas de Tránsito, se observa en el punto 4: “Estos saldos se depurara de la contabilidad, no por comprobante de ajuste, sino vendrá incluido, como un menor valor, del reporte generado de la cartera en el mes que se efectúe la depuración”, incumpliendo el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 1.2.6. Principios de Contabilidad Pública, 1.2.6.8. No compensación.

Seguimiento al Plan de Mejoramiento: Se detectó incumplimiento al Plan de Mejoramiento correspondiente a la vigencia 2003 de la observaciones identificadas bajo los números 4.3.7.3 y 4.3.9.2.:

4.3.7.3. “En la cuenta 14102 Ingresos no Tributarios, subcuenta Multas por valor de \$307.937.1, se ve afectada a diciembre 31 de 2003, en \$11.440.8 millones, por valores no aplicados desde junio de 1996, que se refleja en cuenta de Orden Acreedoras – Pagos No Aplicados.”

A pesar de haberse planteado en el Plan de Mejoramiento como acciones:

- Revisar y corregir diariamente la información suministrada por los Bancos.
- Depurar la base de datos de comparendos no descargados, con la información obtenida de los usuarios como resultado de la circularización efectuada por Covinoc en virtud del Contrato. 218 de 2003.
- Divulgar información a los usuarios de como efectuar los pagos correctamente.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Evaluado este punto se determinó al cierre de la vigencia 2004 que la base de datos que soporta los valores registrados en la Cuenta 1401 – Deudores por Ingresos No Tributarios, subcuenta Multas se ve afectada en cuantía de \$17.145,86 millones por valores no aplicados desde la vigencia 1996 (Junio). El anterior valor se encuentra registrado en la Cuentas de Orden Acreedoras - 91 Responsabilidades Contingentes. En desarrollo del proceso auditor se determinó inconsistencia al pasar de la vigencia 2003 de un valor de \$11.440,8 millones a la vigencia 2004 a la suma de \$17.145,86 millones incrementándose en \$5.705,06 millones equivalente al 49,86%.

4.3.9.2. “La Cuenta Bienes Entregados a Terceros – Bienes Entregados en Administración (Policía) subcuenta Otros) al 31 de diciembre de 2002, por \$59.842.8 millones se clasifico en la cuenta Bienes de Beneficio y Uso Público (Bienes recibidos de la ETB), por \$59.983.5 millones, al 31 de diciembre de 2003, persistiendo la inconsistencia de no efectuar el inventario Físico presentando una incertidumbre en sus cifras.”

Se evidencia incumplimiento el Plan de Mejoramiento suscrito, producto del informe de auditoría realizado respecto de la vigencia 2003, en lo referente a:

- Situación deseada: “Registro real de los bienes entregados por E T B”,
- Estrategias: “Avalúo de los bienes muebles, inmuebles, maquinaria y equipo del sistema de semaforización electrónica de Bogotá.” y
- Acciones de Mejoramiento: “Registrar el ingreso de los bienes en el grupo Almacén e Inventarios como en Contabilidad. Según objeto del contrato BM-028 STT”

En nuestra opinión, debido a los efectos de los asuntos expresados en los párrafos anteriores, de acuerdo con la materialidad de las cifras inconsistentes y la evaluación del Sistema de Control Interno Contable, los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial de la STT – FONDATT, a Diciembre 31 de 2004, no presentan razonablemente la situación financiera de la entidad.

Consolidación de Hallazgos

En desarrollo de la presente auditoría, tal como se detalla en el Anexo No. 1, se establecieron 51 hallazgos administrativos, de los cuales 4 de ellos corresponden a hallazgos con alcance fiscal en cuantía de \$104.622. millones, que serán trasladados a la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá, y 4 tienen alcance disciplinario los que serán trasladados a la Personería de Bogotá.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Concepto sobre fenecimiento

Por el concepto desfavorable emitido en cuanto a la gestión realizada, el incumplimiento de la normatividad, la falta de calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno y la opinión expresada sobre la no razonabilidad de los Estados Contables, la cuenta rendida por la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, correspondiente a la vigencia 2004, 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 – 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 (15) días siguientes al recibo del presente informe.

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

Bogotá, D.C. Julio de 2005

MÓNICA CERTÁIN PALMA
Directora Sector Infraestructura y Transporte



4. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

4.1. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO

Realizado el seguimiento al Plan de Mejoramiento suscrito por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2003, se presentan situaciones de incumplimiento, al mismo, en los numerales que se identifican a continuación:

4.1.1. “En la cuenta 14102 **Ingresos no Tributarios**, subcuenta Multas por valor de \$307.937.1, se ve afectada a diciembre 31 de 2003, en \$11.440.8 millones, por valores no aplicados desde junio de 1996, que se refleja en cuenta de Orden Acreedoras – Pagos No Aplicados.”

A pesar de haberse planteado como acciones de mejoramiento las siguientes:

- Revisar y corregir diariamente la información suministrada por los Bancos.
- Depurar la base de datos de comparendos no descargados, con la información obtenida de los usuarios como resultado de la circularización efectuada por Covinoc en virtud del Cto. 218 de 2003.
- Divulgar información a los usuarios de como efectuar los pagos correctamente

Una vez evaluado este punto se determinó al cierre de la vigencia 2004 que la base de datos que soporta los valores registrados en la Cuenta 1401 – Deudores por Ingresos No Tributarios, subcuenta Multas, se ve afectada en cuantía de \$17.145,86 millones por valores no aplicados desde la vigencia 1996 (Junio). El anterior valor se encuentra registrado en la Cuentas de Orden Acreedoras - 91 Responsabilidades Contingentes. En desarrollo del proceso auditor se determinó inconsistencia al pasar de la vigencia 2003 de un valor de \$11.440,8 millones a la vigencia 2004 a la suma de \$17.145,86 millones incrementándose en \$5.705,06 millones, cifra equivalente al 49,86%.

4.1.2. “La Cuenta Bienes Entregados a Terceros – Bienes Entregados en Administración (Policía) subcuenta Otros) al 31 de diciembre de 2002, por \$59.842.8 millones se clasifico en la cuenta Bienes de Beneficio y Uso Público (Bienes recibidos de la ETB), por \$59.983.5 millones, al 31 de diciembre de 2003, persistiendo la inconsistencia de no efectuar el inventario Físico presentando una incertidumbre en sus cifras.”

Tal como se incluyó en la Observación 4.3.8. de este informe, que dice:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“En el grupo 17, la Cuenta 1710 presenta un saldo de \$59.983,56 millones, que de conformidad con lo manifestado en las Notas de carácter específico explicativas de los Estados Contables del Fondatt corresponde a los bienes de la planta externa de la red semafórica por traspaso de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, indicando que estos bienes carecen de una adecuada valorización. Igualmente se aclara que se realizó contratación para realizar el inventario y avalúo de los mismos.

Al no contarse con un inventario físico que soporte la cifra mencionada, se presenta incertidumbre en este valor que al compararse con el total de activos del Fondatt de \$483.458,34 millones equivale al 12,40%.

Con lo anterior se determina incumplimiento del Plan General de Contabilidad Pública - PGCP, expedido por la Contaduría General de la Nación numerales 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.3. Medible, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente, 1.2.5.5. Verificable; 1.2.5. Principios de contabilidad pública, 1.2.6.4. Revelación.”

Se evidencia incumplimiento el Plan de Mejoramiento suscrito, producto del informe de auditoría realizado por la vigencia 2003, en lo referente a:

- Situación deseada: “Registro real de los bienes entregados por E T B”,
- Estrategias: “Avalúo de los bienes muebles, inmuebles, maquinaria y equipo del sistema de semaforización electrónica de Bogotá.” y
- Acciones de Mejoramiento: “Registrar el ingreso de los bienes en el grupo Almacén e Inventarios como en Contabilidad. Según objeto del contrato BM-028 STT”

Hallazgo 4.8.5 Personas fallecidas que figuran con deuda por comparendos. Mediante cruces, procesos y análisis de la información de la base de datos de la STT-FONDATT con la Registraduría Nacional del Estado Civil, se encontró que en la Cartera de Comparendos por cobrar aparecen 18.709 registrados (ver tabla) de contraventores de las normas de tránsito a los cuales se les impusieron 37.007 comparendos que a Diciembre 31 de 2003 presentaban un valor por cobrar de \$4.072.2 millones, cartera esta que se convierte en de Difícil Cobro, dado el hecho que estos infractores CORRESPONDEN A PERSONAS FALLECIDAS.

Porcentaje de Cumplimiento 75%



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Acciones Realizadas:

Fueron impresas imágenes de 20.760 comparendos a cédulas de personas fallecidas y se realizó el proceso de contratación de un grupo de 5 personas para la depuración de la cartera.

En la Subsecretaría Financiera se concluyó la revisión de todas las imágenes de comparendos y los que no fue posible detectar el infractor o que efectivamente corresponden a una persona fallecida, se enviaron a las inspecciones de tránsito, para que se proyecten los actos administrativos correspondientes.

Hallazgo 4.8.6 Comparendos no determinados, La base de datos contiene 65.988 registros por valor de \$9.066.8 millones, los cuales no especifican la identificación del infractor. Es necesario que la Secretaría realice una verificación contra el documento físico (comparendo), a fin de establecer la identidad del responsable y poder depurar la información, en el sentido de determinar a quien corresponden estos comparendos, ya que de lo contrario este valor estaría afectando la cartera real.

Porcentaje de Cumplimiento 45%

Acciones Realizadas:

Fueron contratadas 5 personas y capacitadas para revisar los listados de los pagos no aplicados en el sistema.

Se solicitó a la firma Data Tools el listado de pagos no aplicados en el sistema que coincida con comparendos no determinados para proceder a estudiar la posibilidad de su corrección. Data Tools expidió el listado, arrojando un resultado de 1.513 pagos y se inició el proceso de verificación.

Se continúa con la impresión de comparendos y sobre estas imágenes se verifica si tienen documento de identificación. A las inspecciones de tránsito se han enviado 4.424 comparendos para que proyecte los actos administrativos correspondientes.

En el caso de las demás observaciones, incluidas en el Plan de Mejoramiento, fueron evaluadas y confirmada la adopción de las acciones tendientes a subsanarlas.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.2. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

Objetivo

Determinar la calidad, eficiencia y confiabilidad del Sistema de Control Interno que se tiene implementado en la Secretaría para desarrollar su Gestión y determinar sus Resultados. Así mismo para adelantar las labores en lo referente a Estados Contables, Contratación, Presupuesto, Plan de Desarrollo y Balance Social y Gestión Ambiental, tendientes a verificar el cumplimiento de la gestión de las actividades primarias o de apoyo y en la evaluación del grado de desarrollo del sistema por fases y componentes.

Metodología

A través de lo observado en desarrollo del proceso auditor y mediante el diseño y aplicación de pruebas de auditoría comprobar la validez y coherencia de las respuestas aportadas en la encuesta referencial, identificando las áreas o procesos críticos de la entidad y proceder a emitir concepto sobre la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno, con fundamento en la calificación definitiva por fases y componentes.

Alcance

Mediante la aplicación de pruebas complementarias en armonía con la ejecución de los programas de auditoría a cada una de las áreas comprometidas, se procedió a la comprobación, verificación y análisis de la información suministrada por los encuestados, determinando la gestión del sujeto de control durante el periodo evaluado.

4.2.1. Ambiente de Control

Representa la forma de ser y operar de una organización caracterizada por la actitud y compromiso de la alta dirección en el apoyo al 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 en la concertación estratégica para el logro del cometido estatal.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.2.1.1. Principios y Valores:

Se acogió por parte de la entidad un código de ética institucional identificando principios y valores que orientan la dinámica de la organización, se debe continuar con la promoción por parte de la alta dirección para la permanencia en las dependencias, de los distintos mecanismos de difusión utilizados por la Oficina de Control Interno tales como afiches, volantes y material entregado en conferencias y en las olimpiadas, sobre estos conceptos. Se debe dar permanencia a la evidencia de la labor realizada en las áreas comprometidas. En concordancia con los resultados presentados producto de la auditoría realizada se observa incumplimiento de los literales a), b), e) y f), del artículo 2º - Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), b), c) y e) del artículo 3º - Características del Control Interno, literales c), e), g) del artículo 4º-. Elementos para el Sistema de Control Interno, artículo 6º. – Responsabilidad del Control Interno y literales d) del artículo 12 – Funciones de los auditores internos, contemplados en la Ley 87 de 1993.

4.2.1.2. Compromiso y Respaldo de la Alta Dirección:

Le corresponde al nivel directivo de la entidad la promoción y ejemplarización a través de la apropiación del Sistema, observándose que se encuentran en proceso de aprehensión los conceptos del Sistema de Control Interno, debiéndose prestar acompañamiento permanente en las distintas áreas de la entidad para el uso adecuado de las herramientas implementadas. No obstante con lo evidenciado en desarrollo del proceso auditor se establece incumplimiento de los literales a), b), c) del artículo 3º - Características del Control Interno, artículo 6º. – Responsabilidad del Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.1.3. Cultura de Autocontrol

Los servidores públicos deberán ejercer en forma autónoma e integral los principios y valores dentro de la entidad, buscando coherencia con las prácticas de control institucional, determinándose la necesidad de continuar con el empleo de técnicas de motivación encaminadas a promover el Control Interno como factor de éxito de la gestión institucional e incentivar a los funcionarios a través de capacitación. De conformidad con lo establecido en desarrollo del proceso auditor, en este aspecto, se evidenció incumplimiento de los literales c), d), e) y h del artículo 12 – Funciones de los Auditores Internos, de la Ley 87 de 1993.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.2.1.4. Cultura del Diálogo

Para que se logre un eficaz intercambio de información entre los funcionarios de cada una de las dependencias que hacen parte de la organización, se deben promover canales de comunicación más ágiles y eficientes que permitan el flujo permanente de información y el diálogo directo entre los distintos niveles de las dependencias. De acuerdo con los resultados presentados en desarrollo del proceso auditor, se estableció incumplimiento del parágrafo del artículo 1 – Definición del Control Interno y literal a) del artículo 3 – Características del Control Interno de la Ley 87 de 1993.

La evaluación a la fase Ambiente de Control, arrojó una calificación promedio de 3.15 quedando situada en un nivel de mediano riesgo y una escala de valoración Bueno.

4.2.2. Administración del Riesgo

El nivel directivo se debe centrar en la identificación de riesgos tanto internos como externos en todos los niveles de la entidad y realizar las acciones necesarias para su administración. Los riesgos se incrementan en la medida en que los objetivos difieren del desempeño. Para el manejo de riesgo la Oficina Asesora de Control Interno, en el momento de culminación de este proceso auditor, se encuentra en implementación del SAR- Sistema de Administración del Riesgo.

4.2.2.1 Valoración del riesgo

Para efectos de valoración del riesgo se debe establecer la estructura global a que está expuesta la entidad, partiendo del nivel estratégico del microentorno y del riesgo del entorno inmediato y la vulnerabilidad de los sistemas de información, personal vinculado y naturaleza de los procesos.

Se observa la falta de capacitación del personal frente a la valoración del riesgo, acompañamiento limitado, y si bien, existe mapa de riesgos, en dependencias como la Subsecretaría Jurídica – Grupo de Contratos, éste no se aplica, consulta y actualiza permanentemente por parte de los funcionarios de las dependencia sino que se valora el riesgo a partir de la normatividad general existente. Igualmente, no se evidencia comparación de la matriz de riesgo con las acciones que están operando para establecer su pertinencia y validez.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En cuanto a los sistemas de información se encuentra un avance en la infraestructura tecnológica y sistemas de información tendientes a la automatización de los procesos de la entidad, no obstante, éstos se encuentran en su mayoría administrados y operados por terceros, lo que ocasiona dispersión y multiplicidad de reportes de información, obstaculizando la entrega oportuna y confiable de los flujos de datos para la toma de decisiones.

En la encuesta aplicada para la evaluación y en desarrollo del proceso auditor se determinó que en la Oficina Asesora de Tecnología, persiste la falta de un plan de contingencia debidamente respaldado y adoptado por norma administrativa, que sirva de soporte para actuar en caso de emergencia. Se observa igualmente la falta de divulgación de la información relacionada con planes de mitigación de riesgos, tampoco se refleja acta ni documento alguno que demuestre que periódicamente se hacen simulacros que permitan validar la funcionalidad y solidez de la información.

Se observa que no existe un área específica donde se guarde material de respaldo debidamente protegido contra incendio o catástrofes materiales y no cuenta con procedimientos manuales que se puedan usar en caso de contingencia para atender las necesidades prioritarias de la entidad con relación a los usuarios tanto internos como externos.

En cuanto a los procedimientos para la toma de backups no se encuentran implementados mediante acto administrativo. La Oficina de Tecnología delegó la responsabilidad de mantener copia de seguridad del software crítico, en los contratistas. La entidad no cuenta con un sistema de backups fuera de la misma que genere mayor garantía de la información, es importante que se establezca este servicio y soporte.

Por las anteriores consideraciones y de acuerdo con los resultados del proceso auditor, este Ente de Control determina incumplimiento de los literales a) y f) del Artículo 2– Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a) y e) del Artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, literal d) y g) del Artículo 12 – Funciones de los Auditores Internos, de la Ley 87 de 1993.

4.2.2.2 Manejo del riesgo

Debe estar enfocado hacia acciones efectivas tales como la aplicación de políticas, estándares, procedimientos y cambios que hagan parte de un plan de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

manejo que conlleve a evitarlos, reducirlos, dispersarlos, atomizarlos o finalmente asumirlos, de conformidad con la valoración efectuada.

Se observa, que en el manejo del riesgo no se evalúan y consideran de manera concertada las posibles acciones a tomar de tal manera que se presente oportuna, eficazmente y al menor costo. Se observa, que las acciones adelantadas no producen efectos definitivos dado que estos no son asumidos por la entidad. De acuerdo con lo establecido en desarrollo del proceso auditor, se identifica incumplimiento con lo previsto en los literales a) y f) del Artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a) y e) del Artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, literal d) y g) del Artículo 12 – Funciones de los Auditores Internos, de la Ley 87 de 1993.

4.2.2.3. *Monitoreo*

La alta gerencia debe formular un Plan de Manejo de Riesgos, el cual debe ser monitoreado permanentemente para que el Plan permanezca vigente, toda vez que los riesgos no dejan de representar una amenaza para la organización. Se deben contemplar revisiones periódicas que permitan advertir desviaciones del mismo y se puedan realizar los ajustes necesarios. La Oficina Asesora de Control Interno, en su función de asesoría y acompañamiento debe prestar apoyo permanente, con el recurso humano y logístico adecuado, acorde con las diferentes áreas de la entidad a evaluar, con el fin de examinar y verificar en tiempo real el resultado de las acciones de mitigación. Con base en los resultados de la auditoría, se puede concluir incumplimiento a los literales a) y f) del Artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a) y e) del Artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, literal d) y g) del Artículo 12 – Funciones de los Auditores Internos, de la Ley 87 de 1993.

La evaluación a esta fase de Administración del Riesgo, arrojó una calificación promedio de 2.65, ubicándose en un nivel de mediano riesgo y escala de valoración regular.

4.2.3. Operacionalización de los Elementos

Hace referencia a la articulación e interrelación del esquema organizacional, planeación, procesos y procedimientos, desarrollo del talento humano, sistemas de información, democratización de la administración pública y mecanismos de verificación y evaluación, elementos que componen el Sistema de Control Interno.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.2.3.1. Esquema Organizacional

Determina las relaciones entre las áreas misionales y de apoyo, definiendo líneas de autoridad, responsabilidad, competencia y funciones. Al respecto se observa una estructura rígida que no permite una comunicación permanente entre el nivel directivo frente a los funcionarios que hacen parte de las dependencias, así como entre las distintas dependencias. Circunstancia anterior que impide un eficaz trabajo en equipo para el desarrollo de las labores. Igualmente se determinó que las reestructuraciones efectuadas en la entidad no han consultado las necesidades reales del recurso humano requerido, circunstancia que incide directamente en el incumplimiento de los procesos y procedimientos que se desarrollan en la Secretaría. De conformidad con los resultados del proceso auditor se establece incumplimiento de los literales d) y h) del Artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.2. Planeación

Herramienta gerencial que articula y orienta la acciones de la entidad para el logro de los objetivos institucionales. Se traduce en la adopción de instrumentos de planeación que facilitan la previsión del quehacer organizacional, relacionando insumos, procesos, recursos y productos orientados al logro de los objetivos.

Se requiere adelantar seguimiento puntual a la Planeación de la entidad de manera que atienda los Planes de Acción de las distintas dependencias de la entidad, con el fin de verificar su cumplimiento y la medición de la gestión institucional, por cuanto se siguen presentando deficiencias: en el recaudo por comparendos y multas, en materia contractual, manejo de recursos informáticos y de información contable que no genera confiabilidad de la cifras presentadas por la entidad.

De acuerdo con los anteriores aspectos y de conformidad con los resultados del proceso auditor se establece incumplimiento del literal h), del artículo 2º - Objetivos del Sistema de Control Interno, literal a) del artículo 3º - Características del Control Interno y literales a), b) y c) del artículo 4º-. Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.3. Procesos y Procedimientos

Guarda relación directa con el desarrollo de los planes, metas y objetivos de la estructura orgánica de la entidad, generando productos o servicios que los



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

clientes esperan recibir con calidad y oportunidad. La entidad debe armonizar el desarrollo de las actividades, permitiendo su permanente actualización, buscando elevar su eficiencia y efectividad en el logro de sus objetivos.

De acuerdo con los resultados del proceso auditor se evidencia el vencimiento de términos, circunstancia que afecta el recaudo por concepto de multas y comparendos, generando incumplimiento de la razón de ser de la Secretaría plasmada en la misión, visión y funciones de la misma. Igualmente, se deben implementar controles efectivos en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, que permita la imposición de sanciones por incumplimiento y la liquidación oportuna de los contratos suscritos por la entidad. Situaciones anteriores que permiten establecer incumplimiento del literal a) del artículo 3º - Características del Control Interno y literales b) y l) del artículo 4º-. Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.4. Desarrollo del Talento Humano

Hace referencia a la identificación de políticas, directrices y lineamientos que orientan la gestión del talento humano, encaminadas al logro del desarrollo integral del servidor público y la efectividad de la organización a la cual pertenece.

De conformidad con lo evidenciado en desarrollo del proceso auditor y a través de lo identificado en aplicación de cuestionario se determinó que las áreas no cuentan con personal suficiente para desarrollar sus funciones, como es el caso del Grupo de Jurisdicción Coactiva por el gran volumen de expedientes que adelanta, así mismo, la dependencia de Apoyo Corporativo, para efecto de la organización del Archivo de la entidad, sobre el cual se evidencia un avance significativo, no obstante, no cuenta con un control adecuado sobre la ejecución del proceso que adelanta.

De otra parte, se debe capacitar a los funcionarios de la entidad en materia específica, de conformidad con el área a la que pertenece y a la competencia de sus funciones, con el objeto de hacer más efectiva la capacitación que se brinda.

Se observó una disminución en la planta de personal asignada a la Oficina Asesora de Control Interno, circunstancia que afectará la asesoría y acompañamiento que presta a las distintas áreas comprometidas en el desarrollo organizacional. Por lo anterior, se debe procurar fortalecer esta área, teniendo en cuenta el recurso humano de la entidad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Por las anteriores consideraciones se establece incumplimiento de los literales c), e), f) y k) del artículo 4- Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.5. Sistemas de Información

Se debe contar con un sistema de información que garantice la confiabilidad de la información institucional como base para la toma de decisiones, así como instrumento de control gerencial y retroalimentación a nivel interinstitucional e institucional a través de cada una de las dependencias que integran la organización. El sistema debe contener los principios de confiabilidad, oportunidad, integridad, precisión y racionalidad.

La Oficina Asesora de Tecnología no ha implementado mecanismos de validación, verificación y monitoreo eficientes para las aplicaciones sistematizadas, por cuanto se evidencia falta de controles a los aplicativos manejados por el SETT, Data Tools, Concesión de Patios y la Concesión de Revisión Técnico-Mecánica. Adicionalmente, no posee mecanismos de validación de la información suministrada por los concesionarios. En la evaluación y en el desarrollo del proceso auditor, se estableció que la implementación de los sistemas de información se encuentra en cabeza de los contratistas, con el riesgo de que al finalizar los contratos, la STT no conserve los aplicativos sino la información en archivos planos.

De conformidad con los resultados del proceso auditor se establece incumplimiento de los literales c) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a) y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.6. Democratización de la Administración Pública

Mecanismo que debe implementar la entidad, para garantizar la equidad, eficiencia y eficacia de la administración pública, mediante la adopción de acciones que permitan la intervención ciudadana en la formación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública, se requiere de un programa educativo para preparar a los ciudadanos en la participación de la gestión institucional.

Se observa, que la participación ciudadana en el proceso de control a la ejecución contractual es incipiente, incumpliendo el literal h) del artículo 4 – Elementos para



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

el Sistema de Control Interno y literal i) del artículo 12- Funciones de los auditores Internos, de la Ley 87 de 1993.

4.2.3.7. Mecanismos de Verificación y Evaluación

Los procesos administrativos deben tener diseñados mecanismos de verificación y evaluación con el fin de que en la medida, que éstos se desarrollen los responsables puedan autoevaluarse. Se observa, desconocimiento de los mecanismos de autocontrol, al generarse deficiencias reiteradas en desarrollo de los procesos de auditoría de las últimas vigencias, presentando incumplimiento del literal g) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literal a) del artículo 3 – Características del Control Interno y literales i) y j) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

La evaluación a esta fase de Operacionalización de los Elementos, arrojó una calificación promedio de 2.86, clasificándola en un nivel de mediano riesgo y una escala de valoración regular.

4.2.4. Documentación

Se entiende esta fase como la descripción y existencia de manuales de funciones, procesos y procedimientos, la información y documentación de la planeación, esquema organizacional, normas, principios, valores y memoria institucional documentada. Todos estos, deben ser aprobados por la alta dirección y fundamentalmente puestos en conocimiento de los funcionarios que los deben ejecutar. La memoria institucional debe estar documentada, lo cual permite establecer tendencias, parámetros de rendimiento, metas y resultados.

Se observó, que el archivo de la entidad se encontraba para la vigencia en estudio fraccionado y sin inventario, así mismo, no se contaba con un programa de gestión documental, se evidenció que los disquetes que servían como backups fueron encontrados borrados, información extraviada o traspapelada y desorden en la documentación de las Inspecciones. Igualmente, respecto de los archivos de las dependencias, como es el caso de la Subsecretaría- Jurídica, no cuenta con sitios adecuados y seguros para el manejo de la documentación.

Con el objeto de subsanar las deficiencias encontradas se procedió a centralizar la documentación de las distintas dependencias, actividad que se encuentra en proceso de preclasificación. Se inició un proceso de levantamiento de encuestas para cada una de las dependencias, con el fin de implementar el programa de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Tablas de Retención Documental, se crearon procedimientos en cuanto a la entrega de archivos de gestión al Archivo Central y procedimientos en cuanto a la marcación de cajas, carpetas y denominación de series documentales.

No obstante, las actividades desplegadas y la inversión de recursos, aún no cuenta la entidad con la información al servicio de los usuarios, determinando incumplimiento de los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

La evaluación a esta fase de Documentación, arrojó una calificación promedio de 2.86, ubicando la misma, en un nivel de mediano riesgo y una escala de valoración regular.

4.2.5. Retroalimentación

Tiene que ver con la efectividad de la comunicación de la entidad y es la fase final y dinamizadora del SCI que busca generar una Cultura de Autocontrol que permita mejorar la gestión y resultados de la organización. La función evaluadora de la Oficina Asesora de Control Interno, radica en la efectividad de las acciones implantadas, de acuerdo con los hallazgos y recomendaciones generados por ella.

Una vez consolidados los niveles de riesgo por dependencia se estableció que éstos no disminuyeron respecto de la vigencia del año 2003, contrario a lo deseado, los riesgos institucionales se incrementaron, determinando poco avance en las áreas comprometidas en su mitigación y falta de acompañamiento por parte de la Oficina Asesora de Control Interno. De acuerdo con los resultados del proceso auditor y con las anteriores precisiones, se determinó incumplimiento de los literales d), e), g) y h) del artículo 12 – Funciones de los auditores internos, de la Ley 87 de 1993.

La evaluación a esta fase de Retroalimentación en lo referente a la auditoría regular arrojó una calificación promedio de 3.09, ubicando esta fase en un nivel de mediano riesgo y una escala de valoración bueno.

De conformidad con los antecedentes presentados se obtiene la calificación del Sistema de Control Interno mediante la sumatoria de las diferentes fases, dividida por el número de ellas.



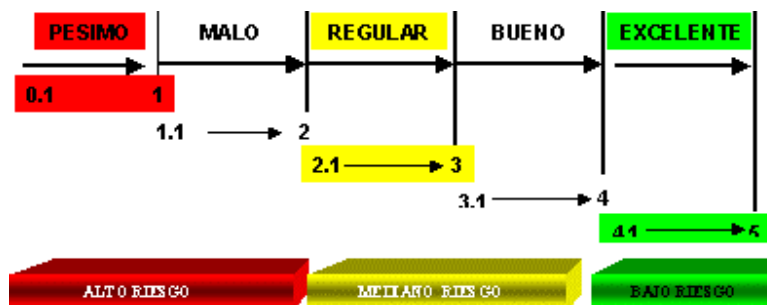
CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 15
CALIFICACION CONTROL INTERNO POR FASES

ITEM		SI	NO	CALIF.	%	TOTAL
1	AMBIENTE DE CONTROL	X		3,15	20%	0,63
2	ADMINISTRACION DEL RIESGO	X		2,65	20%	0,53
3	OPERACIONALIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS	X		2,86	20%	0,57
4	DOCUMENTACIÓN	X		2,86	20%	0,57
5	RETROALIMENTACIÓN	X		3,09	20%	0,62
	TOTAL				100%	2,92

El resultado corresponde a lo determinado en desarrollo del proceso auditor, configurado en los diferentes hallazgos y la aplicación del Cuestionario Tipo, consolidado a través de una Tabla de Agregación General de Resultados, presentando que el Sistema de Control Interno de la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE – FONDATT, en la auditoría regular adelantada, obtuvo una calificación de 2.92, es decir, la entidad está expuesta a un nivel de Mediano Riesgo con una escala de valoración de regular en el rango de 1 a 5.

En síntesis, de la evaluación y calificación del Sistema de Control Interno de las áreas objeto de la auditoría Regular se obtiene la sumatoria de las fases, dividida por el número de ellas y el resultado se clasifica en los siguientes rangos:





CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3. EVALUACIÓN A LOS ESTADOS CONTABLES

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ D.C.

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. es un Establecimiento público del sector central adscrito a la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Para realizar el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los hechos económicos y financieros, aplica el sistema contable de causación en cumplimiento de las directrices de la Contaduría General de la Nación y de la Dirección Distrital de Contabilidad.

La Cuenta 14 – Deudores que asciende al cierre de la vigencia 2004 a \$14.203.34 millones, en la cual se encuentra registrado el rubro Depósitos entregados en Administración al PNUD, representa el 70,59% del total de activo reflejado por la Secretaría de Tránsito y Transporte que es de \$20.121,76 millones. En la cuenta 19 - Otros Activos, Cargos Diferidos que corresponde al valor de las ejecuciones reportadas por el PNUD en desarrollo del convenio se registran \$5.918,42 millones equivalente al 29,41%.

Una vez realizado el análisis selectivo de las cifras presentadas en los Estados Contables incluidos en la cuenta rendida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. con corte a Diciembre 31 de 2004, este Ente de Control precisa que la actividad contable se limita al manejo de la Nómina de la entidad.

Como resultado de la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular y de conformidad con la determinación de los hallazgos, a continuación se presentan las observaciones correspondientes al resultado del análisis de los Estados Contables, identificando las deficiencias más representativas encontradas en el desarrollo del trabajo de auditoría en los siguientes términos:

4.3.1. Depósitos Entregados en Administración

En comparativo de la información suministrada por la Oficina Asesora de Planeación de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. de US\$8'421 millones, una vez aplicada la Tasa Representativa del Mercado a Diciembre 31 de 2004 y realizado cruce con los valores reportados en el Balance General de la entidad en la cuenta 14 se estableció diferencia, así:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 16
PROYECTO COL/00/012 – APOYO TÉCNICO PNUD

			Millones \$
Origen a la Información.	Oficina Asesora de Planeación STT a Diciembre 31 de 2004	Estado Contable STT a Diciembre 31 de 2004	Diferencia
Valor	19.791,69	14.155,19	5.636,5

Fuente: Contabilidad a Diciembre 31 de 2004 y reporte Oficina de Planeación STT (TRM).

Cabe aclarar que en la cuenta 14 Deudores, a Diciembre 31 de 2004, por concepto de Depósitos Entregados en Administración al PNUD, se encuentra un saldo de \$14.155,19 millones, que frente al total del Activo de \$20.121,76 millones representa el 70,35%.

Con lo anterior se determina que, para el registro de los desembolsos con cargo al Convenio Col/00/012 suscrito con el PNUD – Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo con el propósito de prestar Apoyo Técnico a la Secretaría de Tránsito y Transporte - STT, se presenta deficiencia en lo referente a la oportunidad en las comunicaciones, lo que no permite que se adelante el registro contable en tiempo real y no se realizan los procesos de conciliación, incumpliendo el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP expedido por la Contaduría General de la Nación numerales 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.2. Universal, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente, 1.2.5.5. Verificable.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación sobre la falta de oportunidad en la conciliación de la información financiera que manejan las diferentes áreas de la Secretaría de Tránsito y Transporte (Oficina Asesora de Planeación y Contabilidad), generando incertidumbre en las cifras.

4.3.2. Responsabilidades Contingentes - Litigios y demandas

En el rubro 9 - Cuentas de Orden Acreedores la Secretaría de Tránsito y Transporte – STT, en la cuenta 9120 se presenta una partida de \$13.200,80 millones registrada con base en la información suministrada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. correspondiente a los procesos que al corte de la vigencia de 2004 cursan en los Estrados Judiciales pendientes de fallo.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En la Cuenta 27 - Pasivos Estimados, 2710 - Provisión para Contingencias se estableció registro por idéntico valor, contabilización adelantada, según las Notas Específicas a los Estados Financieros a Diciembre 31 de 2004, de conformidad con la Resolución 866 del 8 de Septiembre de 2004 expedida por la Secretaría de Hacienda de Bogotá, D.C.

De conformidad con las Normas Técnicas relativas a las Cuentas de Orden del PGCP en el numeral 1.2.7.1.5. en los apartes que interesan para este caso tenemos: ...“Noción. Representan la estimación de hechos o circunstancias que pueden llegar a afectar la situación financiera del ente público, así como el valor de los bienes, derechos y obligaciones que requieren ser controlados por el ente público. Incluye igualmente, el valor originado en las diferencias presentadas entre la información contable y la utilizada para propósitos tributarios.....Por su parte, las acreedoras contingentes se revelan teniendo en cuenta las posibles obligaciones provenientes de garantías, demandas y compromisos contractuales. Las cuentas de orden de control comprenden las operaciones que el ente público realiza con terceros, que por su naturaleza no afectan su situación financiera. Igualmente incluyen aquellas que permiten ejercer control sobre actividades administrativas, bienes, derechos y obligaciones.”

Las Descripciones y Dinámicas para las Cuentas de Orden Acreedoras del Plan General de Contabilidad Pública para el registro en el rubro 9 la Descripción establecen: “Cuentas representativas de los compromisos o contratos que se relacionan con posibles obligaciones y que por lo tanto pueden llegar a afectar la estructura financiera del ente público. Se incluyen aquellas cuentas de registro utilizadas para efectos de control de pasivos y patrimonio, de futuros hechos económicos y con propósitos de revelación, así como, aquellas cuentas que permiten conciliar las diferencias entre los registros contables de los pasivos, patrimonio y la información tributaria”

Igualmente para la cuenta 9120 - Litigios y Demandas la dinámica establece: “Se debita con: 1. El valor de las obligaciones adquiridas en el proceso, **momento en el cual deben reflejarse en el balance**...Se acredita con: 1. El valor de las pretensiones determinadas por el ente público”. **Subrayado y negrilla fuera de texto.**

Es necesario que se revisen los anteriores registros para efectos de que no se presente esta duplicidad al reflejar en cuentas de orden situaciones que ya están



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

plenamente identificadas y reveladas en el Balance General de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

En la respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005 la entidad acepta la observación.

FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL DE LA STT - FONDATT

El Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, es un establecimiento público descentralizado del Orden Distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

En el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los hechos económicos y financieros, el Fondatt, emplea el sistema contable de causación en cumplimiento de las directrices de la Contaduría General de la Nación y de la Dirección Distrital de Contabilidad.

El total del Activo que refleja el Fondatt en sus estados contables es la suma de \$483.458,34 millones. La Cuenta 14 – Deudores que asciende al cierre de la vigencia 2004 a \$381.016,29 millones, en la cual se encuentra registrada la cartera correspondiente a Ingresos No Tributarios – Multas, representa el 78,81% del activo. La cuenta 17- Bienes de Beneficio y Uso Público con un saldo de \$59.983,56 millones equivale al 12,40%.

Como resultado de la Auditoria Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular, a continuación se presentan las observaciones correspondientes al resultado del análisis de los Estados Contables con corte a Diciembre 31 de 2004, identificando las deficiencias más representativas encontradas en el desarrollo del trabajo de auditoria, en los siguientes términos:

4.3.3. Libros Auxiliares

En el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, para el manejo de la información contable no se cuenta con Libros Auxiliares de Contabilidad impresos de manera oportuna, para ejercer un debido control, de conformidad con lo previsto y expresamente establecido por el Plan General de Contabilidad Pública –PGCP, en el numeral 1.2.7.2. que en la parte pertinente a Libros Auxiliares a la letra dice: “Estos libros contienen el detalle de los registros contables necesarios para el



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

control de las operaciones, elaborados con base en los comprobantes de contabilidad o en los documentos soporte. Dichos registros corresponden al nivel auxiliar del Catálogo General de Cuentas. Los libros auxiliares contendrán una hoja de control para resumir a nivel de subcuentas los registros efectuados en cada uno de los conceptos que los integran.” y en lo referente a Formalidades de los libros de contabilidad. aclara: ...”Los libros auxiliares permiten el conocimiento de las transacciones individuales.”. La anterior situación genera una limitación en el alcance de las pruebas de auditoría a realizar por parte de este Ente de Control, permitiendo establecer la existencia de incertidumbre al no tener acceso global de las operaciones y a partir de éstas identificar las transacciones individuales.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación, debido a que la misma aclara que los libros auxiliares correspondientes al último trimestre de 2004 fueron impresos de manera extemporánea.

4.3.4. Bancos y Corporaciones

4.3.4.1. Revisada la conciliación bancaria del Banco de Occidente, Cuenta Corriente 253-0002074-7 se observa que no se ha adelantado la depuración de partidas correspondientes a las vigencias 2001, 2002, 2003 y hasta Noviembre de 2004, así:

- Notas Débito sin registrar en libros por valor de \$6,66 millones (Vigencias 2001, 2002, 2003 y 2004).
- Notas Crédito sin registrar en libros por valor de \$86,95 millones (Vigencias 2003 y 2004).
- Notas Crédito sin registrar en Bancos por valor de \$16,12 millones (Vigencias 2002, 2003 y 2004).

Con lo anterior se incumple lo previsto en el Plan General de Contabilidad Pública numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente; 1.2.6. Principios de Contabilidad Pública, 1.2.6.2. Causación, 1.2.6.3. Registro.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación, dado que los soportes que se anexan corresponden a la conciliación bancaria del mes de Diciembre de 2004.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.4.2. En la conciliación bancaria del Banco de Occidente, Cuenta 253-02302-2 se observan partidas sobre las que no se ha adelantado el proceso de depuración correspondientes a la vigencia 2004 (Febrero a Octubre).

- Notas Débito sin registrar en libros por valor de \$2,22 millones.

Con lo anterior se incumple lo previsto en el Plan General de Contabilidad Pública, numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente; 1.2.6. Principios de Contabilidad Pública, 1.2.6.2. Causación, 1.2.6.3. Registro.

En la respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, la entidad acepta la observación.

4.3.5. Deudores

4.3.5.1. En la cuenta 1401 – Deudores por Ingresos no tributarios del grupo 14, el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, presenta la cuenta de Multas que comprende los conceptos a continuación identificados:

CUADRO 17
INGRESOS NO TRIBUTARIOS – MULTAS

Concepto	Millones \$	
	Parcial	Total
Comparendos	385.595,20	
Multas Revisión Técnico mecánica	26.033,56	
Fallos de Inspección	326,53	
Cartera de Peatones	6.169,03	
Financiaciones	7.942,92	
Total Multas		426.067,24

Fuente: Estados Contables a Diciembre 31 de 2004.

Igualmente en las Notas explicativas a los Estados Contables de la vigencia 2004 se aclara la clasificación de esta cartera por edades de la siguiente forma:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 18
CARTERA POR EDADES A DICIEMBRE 31 DE 2004

	Millones \$
Cartera no vencida	1.268,63
Cartera vencida entre 11 y 30 días	41,16
Cartera vencida entre 31 y 60 días	13.357,74
Cartera vencida entre 61 y 90 días	13.590,32
Cartera vencida entre 91 y 180 días	40.013,33
Cartera vencida entre 181 y 360 días	68.346,89
Cartera vencida entre 361 y 720 días	95.953,67
Cartera vencida entre 721 y 1080 días	49.415,85
Cartera vencida entre 1081 y 1440 días	35.322,53
Cartera vencida entre 1441 y 1800 días	39.694,50
Cartera vencida entre 1801 y 2160 días	29.809,04
Cartera vencida con mas de 2161 días	39.253,60
TOTAL CARTERA	426.067,26

Fuente: Notas a los Estados Contables a 31-12-04

Como se observa, la Cartera de más de 360 días asciende a \$289.449,55 millones equivalente al 67,93% del total, cifra anterior que por su antigüedad y morosidad debe ser reclasificada a la Cuenta 1475 – Deudas de Difícil Cobro y así presentar la realidad financiera de la Secretaría de Tránsito y Transporte, de conformidad con los hechos económicos que en la practica se presentan.

Con esta clasificación se afecta la razonabilidad de la información financiera presentada por la entidad en virtud de que se crea la expectativa de una liquidez inexistente a través del posible cobro de esta cartera y se está incumpliendo el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, que en la Descripción y dinámica para la cuenta 1475 prevé: “Valor de las deudas a favor del ente público pendientes de recaudo, que por su antigüedad o morosidad, han sido reclasificadas de la cuenta deudora principal”.

Es preciso anotar que por el paso del tiempo los actos administrativos sancionatorios expedidos como consecuencia de los comparendos impuestos e incluidos en estas cifras se ven afectados por el fenómeno jurídico de la prescripción y el hecho de no realizar el análisis y depuración de estos valores contenidos en el estado contable por este concepto igualmente afecta su razonabilidad dado que se trata de dineros con un alto grado de incobrabilidad.

De otra parte el área contable del Fondatt de la STT no cuenta con el registro desagregado de la cartera correspondiente al cierre de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004 para efectos de realizar las comprobaciones respectivas y



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

determinar la validez de los soportes de los valores que se encuentran incluidos en esta cuenta.

Con las anteriores prácticas se incumple y desconoce lo previsto en el Plan General de Contabilidad Pública numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.1. De gestión; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.1. Racional; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente.

En la respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, la entidad acepta la observación.

4.3.5.2. La base de datos que soporta los valores registrados en la Cuenta 1401 – Deudores por Ingresos No Tributarios, subcuenta Multas se ve afectada a Diciembre 31 de 2004, en cuantía de \$17.145,86 millones por valores no aplicados desde la vigencia 1996 (Junio). El anterior valor se encuentra registrado en la Cuentas de Orden Acreedoras - 91 Responsabilidades Contingentes.

En el informe de la vigencia 2003 este Ente de Control determinó deficiencia en este mismo aspecto por un valor de \$11.440,8 millones, el cual se vé incrementado al cierre de la vigencia 2004 en la suma de \$5.705,06 millones equivalente al 49,86%.

Con lo anterior se incumple lo previsto en el Plan General de Contabilidad Pública numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.1. De gestión; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.3. Medible, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente.

En la respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, la entidad acepta la observación.

4.3.6. Propiedades Planta y Equipo

4.3.6.1. En la cuentas que componen el grupo 16 Propiedades, Planta y Equipo se presentan diferencias entre los valores reportados en la cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá por la vigencia que terminó en Diciembre 31 de 2004 a través de la relación de Inventarios, con referencia a los valores que muestra el Estado Contable, así:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 19
COMPARATIVO PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO

Millones \$				
Código	Cuenta	Valor según relación de inventarios (Cuenta rendida a 31-12-04)	Valor según saldo contable CGN96.001 a 31-12-04	Diferencia
1625	Propiedades Planta y Equipo en Tránsito	0,00	37,71	-37,71
1635	Bienes Muebles en Bodega	1.667,63	1.668,73	-1,10
1637	Propiedades Planta y Equipo no explotados	1.977,16	3.417,41	-1.440,25
1640	Edificaciones	341,40	509,36	-167,96
1655	Maquinaria y Equipo	435,20	1.393,49	-958,29
1665	Muebles, enseres y equipos de oficina	1.121,21	1.264,44	-143,23
1670	Equipos de comunicación y computación	9.368,42	12.411,45	-3.043,03
1675	Equipo de transporte, tracción y elevación	1.031,63	1.823,87	-792,24
1680	Equipos de Comedor, cocina, despensa y hotelería	4,49	10,77	-6,28
TOTAL.....		15.947,14	22.537,23	-6.590,09

Fuente: Inventarios rendidos a la Contraloría de Bogotá y CGN96.001 Diciembre 31 de 2004.

Los anteriores registros permiten determinar incumplimiento del Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.1. De gestión, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.1. Racional, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación, en virtud que ésta cita como fuente de comparación el valor de Reporte de Inventarios y la observación va encamina a evidenciar diferencias entre los valores reportados en la cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá por la vigencia que terminó en Diciembre 31 de 2004 y los registros contables. Con esta situación se establece que al interior de la entidad existen tres informaciones diferentes sobre un mismo hecho económico (Reportes a la Contraloría, Reporte de Inventarios e Información en Estados Contables), generando incertidumbre en las cifras. Se aclara que para este caso, la información a entregar es el “Inventario Físico y valorizado de propiedad planta y equipo, de acuerdo con la Resolución 052 de 2001, “Por la cual se reglamenta la rendición de cuenta, su revisión y se unifica la Información que



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

se presenta a la Contraloría de Bogotá D.C.”, capítulo IV, Del contenido de la Cuenta o Informe – Información Anual, numeral 12.

4.3.6.2. En el grupo 16 Propiedades, Planta y Equipo – Depreciación, se presentan diferencias entre los valores reportados en la cuenta rendida a Diciembre 31 de 2004 y contenidos en la relación de Inventarios al compararlos con los registros que presenta el Estado Contable, así:

CUADRO 20
COMPARATIVO PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO – DEPRECIACION

Millones de \$				
Código	Cuenta	Valor según relación de inventarios (Cuenta rendida a 31-12-04)	Valor según saldo contable CGN96.001 a 31-12-04	Diferencia
168501	Edificaciones	0,60	68,99	-68,39
168504	Maquinaria y Equipo	9,39	641,82	-632.43
168506	Muebles, enseres y equipos de oficina	60,06	1.118,20	-1.058.14
168507	Equipos de comunicación y computación	194,62	7.899,56	-7.704,94
168508	Equipo de transporte, tracción y elevación	8,29	1.948,77	-1.940.48
168509	Equipos de Comedor, cocina, despensa y hotelería	0,01	12,13	-12.12
TOTAL.....		272,97	11.689,47	-11.416,50

Fuente: Inventarios rendidos a la Contraloría de Bogotá y CGN96.001 Diciembre 31 de 2004.

Las anteriores diferencias permiten determinar a este Ente de Control, incumplimiento del Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.1. De gestión, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.1. Racional, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación, en virtud que ésta cita como fuente de comparación el valor de Reporte de Inventarios y la observación va encamina a evidenciar diferencias entre los valores reportados en



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

la cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá por la vigencia que terminó en Diciembre 31 de 2004 y los registros contables. Con esta situación se establece que al interior de la entidad existen tres informaciones diferentes sobre un mismo hecho económico (Reportes a la Contraloría, Reporte de Inventarios e Información en Estados Contables), generando incertidumbre en las cifras. Se aclara que para este caso, la información a entregar es el “Inventario Físico y valorizado de propiedad planta y equipo, de acuerdo con la Resolución 052 de 2001, “Por la cual se reglamenta la rendición de cuenta, su revisión y se unifica la Información que se presenta a la Contraloría de Bogotá D.C.”, capítulo IV, Del contenido de la Cuenta o Informe – Información Anual, numeral 12.

4.3.7. Bienes de Beneficio y Uso Público

En el grupo 17, la Cuenta 1710 presenta un saldo de \$59.983,56 millones, que de conformidad con lo manifestado en las Notas de carácter específico explicativas de los Estados Contables del Fondatt, corresponde a los bienes de la planta externa de la red semafórica por traspaso de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, indicando que estos bienes carecen de una adecuada valorización. Igualmente se aclara que se realizó contratación para realizar el inventario y avalúo de los mismos.

Al no contarse con un inventario físico que soporte la cifra mencionada se presenta incertidumbre en este valor que al compararlo con el total de activos del Fondatt de \$483.458,34 millones equivale al 12,40%.

Con lo anterior se determina incumplimiento del Plan General de Contabilidad Pública - PGCP, expedido por la Contaduría General de la Nación numerales 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.3. Medible, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente, 1.2.5.5. Verificable; 1.2.5. Principios de contabilidad pública, 1.2.6.4. Revelación.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación a los Estados Contables presentados por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004, en la medida que la misma aclara la fecha de registro en el corte de Mayo de 2005.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.8. Cuentas de Orden deudoras

Este ente de control en desarrollo del proceso auditor del PAD 2003-2004 realizó auditoría especial sobre temas específicos entre los cuales se incluyó el de Multas a Transporte Público determinando la existencia de situaciones irregulares en el desarrollo del procedimiento correspondiente a las Investigaciones Administrativas generadas por la imposición de Órdenes de Comparendo a Empresas de Transporte Público, en el cual se determinaron demoras en las diferentes etapas del Proceso evidenciando la declaratoria en diferentes casos de la caducidad de la facultad sancionatoria con que cuenta la administración al amparo del Artículo No. 38 del Código Contencioso Administrativo.

En la cuantificación y posterior consolidación de la muestra selectiva de expedientes en Jurisdicción Coactiva, se determinó que la Administración Distrital en cabeza del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT de la Secretaría de Tránsito y Transporte, ha dejado de percibir ingresos por comparendos impuestos a empresas de transporte público que ascienden a la suma de \$86.230 millones.

Para evitar que situaciones como la anteriormente mencionada ocurran se debe dar el uso y aplicación de los registros contables previstos en el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, Normas Técnicas relativas a las Cuentas de Orden y registrar en las Cuentas de Orden Deudoras, la apertura las Investigaciones Administrativas por comparendos a transporte público como medida de control ante la expectativa de obtener recursos a favor del Fondatt.

En el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 1.2.7.1.5. Noción. define: ...” Representan la estimación de hechos o circunstancias que pueden llegar a afectar la situación financiera del ente público, así como el valor de los bienes, **derechos** y obligaciones que requieren ser controlados por el ente público...” **Subrayado y negrilla fuera de texto.**

Igualmente se aclara...“Las cuentas de orden contingentes registran hechos, condiciones o circunstancias existentes, que implican incertidumbre en relación con un posible derecho u obligación, por parte del ente público. Estas contingencias pueden ser eventuales o remotas, dependiendo de la probabilidad de su ocurrencia, determinada con base en la información disponible”....

Y para efectos de control manifiesta: ...”Igualmente incluyen aquellas que permiten ejercer control sobre actividades administrativas, bienes, derechos y obligaciones. Para efectos de revelación en las cuentas deudoras y acreedoras de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

control se clasifican los bienes, propios o de terceros, los derechos y los compromisos que exigen seguimiento y control.

Así mismo, en el modelo instrumental para la clase 8 – Cuentas de Orden deudoras define: “Cuentas representativas de hechos o circunstancias de las cuales pueden generarse derechos, que afecten la estructura financiera del ente público. Incluye cuentas de control para las operaciones realizadas con terceros que por su naturaleza no inciden en la situación financiera de la entidad, la utilizadas para control interno de activos, de futuros hechos económicos y con propósito de revelación, así como las necesarias para conciliar las diferencias entre los registros contables de los activos y la información tributaria.”

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación a los Estados Contables presentados por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004, dado que se aclara la inexistencia de registro contable de control ante la expectativa de un ingreso producto de la imposición de comparendos a empresas de Transporte Público y los subsiguientes actos administrativos.

4.3.9. Informe sobre Saldos de Operaciones Recíprocas

En revisión selectiva de los saldos que reporta, bajo la identificación de Cuentas Recíprocas, el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT en la Cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá D.C. al cierre de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004, se determinaron diferencias que permiten identificar inconsistencia de las cifras incluidas en la Información Financiera.

La relación de Saldos de Operaciones Recíprocas presenta doscientas sesenta y dos (262) partidas que ascienden a la suma de \$88.609.071 miles de pesos, las cuales se encuentran clasificadas en Valor Corriente \$69.409.083 miles y Valor No Corriente \$19.199.988 miles.

En desagregación de los \$88.609.071 miles se estableció que los saldos corresponden al Activo, Pasivo, Ingresos y Gastos de conformidad con la siguiente distribución:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 21
DISTRIBUCION SALDOS REPORTE OPERACIONES RECIPROCAS

No. DE PARTIDAS	CLASE		VR. CORRIENTE	VR. NO CORRIENTE	Miles \$
	Código	Nombre			TOTAL
4	1	ACTIVO	66.743.844	8.747.432	75.491.276
12	2	PASIVO	2.665.239		2.665.239
234	4	INGRESOS		3.664.824	3.664.824
12	5	GASTOS		6.787.732	6.787.732
TOTAL.....			69.409.083	19.199.988	88.609.071

Fuente: Información sobre saldos de operaciones recíprocas Modelo CGN96.002 – Diciembre 31 de 2004.

Para realizar el cruce se tomó muestra selectiva de cuarenta y dos (42) partidas correspondientes a diecinueve (19) entidades, del orden Distrital y nacional, realizando comparativo de la información sobre Saldos de Operaciones Recíprocas del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT con los reportes de información de los formatos CGN96-002, validados por la Contaduría General de la Nación, a Diciembre 31 de 2004.

Las partidas objeto de muestra ascienden a la suma de \$87.577.566 miles que al comparar con el total de \$88.609.071.miles, equivalente al 98,84%. En lo referente a número de partidas se tomó como muestra la cantidad de 42 que frente al universo de 262, equivale al 16,03%.

El resultado de la comparación se presenta a continuación:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 22
COMPARATIVO REPORTE OPERACIONES RECÍPROCAS FRENTE A VALORES VALIDADOS
POR LA CONTADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Miles \$

ENTIDAD	CÓDIGO	SALDO SEGÚN REPORTE FONDATT.	SALDO SEGÚN FORMATO C.G.N.	DIFERENCIA
CORPORACIÓN COLOMBIANA DE INVESTIGACIÓN AGROPECUARIA	037000000	120	0	120
CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA – CAR	020900000	1.226	0	1.226
MINISTERIO DE TRANSPORTE	011800000	19.391	0	19.391
BANCO AGRARIO DE COLOMBIA	069600000	284	0	284
DIAN – RECAUDADOR	910300000	2.906.730	0	2.906.730
INSTITUTO DE SEGUROS SOCIALES –ISS	070400000	2.087	0	2.087
MINISTERIO DE DEFENSA	011100000	2.304	0	2.304
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTIN CODAZZI – IGAC	025300000	1.140	0	1.140
BANCO DE LA REPÚBLICA	042200000	1.584	0	1.584
HOSPITAL PABLO VI BOSA	228311001	72	0	72
BOGOTÁ D.C. - SECRETARÍA DE HACIENDA	210111001	70.252.763	78.512.052	-8.259.289
E.S.P. EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTA S.A.	234111001	4.805.853	4.121.822	684.031
SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE – SENA	026800000	2.376	7.001	-4.625
EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO	235111001	8.747.528	8.738.199	9.329
MINISTERIO DEL INTERIOR Y DE JUSTICIA	096400000	1.305	0	1.305
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	010200000	1.120	0	1.120
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU	222011001	207.169	207.169	0
EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ	234011001	75.389	51.696	23.693



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ENTIDAD	CÓDIGO	SALDO SEGÚN REPORTE FONDATT.	SALDO SEGÚN FORMATO C.G.N.	DIFERENCIA
INSTITUTO DISTRITAL PARA LA PROTECCION DE LA NIÑEZ Y DE LA JUVENTUD – IDIPRON	223011001	549.125	549.125	0
TOTALES		87.577.566	92.187.064	-4.609.498

Fuente: Información sobre saldos de operaciones recíprocas Modelo CGN96.002 y Reporte Validado CGN – Diciembre 31 de 2004.

De conformidad con el anterior resultado este ente de control pudo establecer que para el manejo de las operaciones recíprocas, el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT no ha realizado efectivos procedimientos de conciliación, incumpliendo lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 3.2.2.1. Objetivo del formato de saldos de operaciones recíprocas, que dice: “El objeto del formato consiste en detectar, presentar, conciliar y eliminar exhaustivamente, los saldos registrados por los entes públicos como consecuencia de todas aquellas transacciones efectuadas con los demás entes públicos, cualesquiera sea el nivel y sector a los que pertenezcan.”

Así mismo se incumple con los numerales 1.2.2. OBJETIVOS DE LA CONTABILIDAD PÚBLICA, 1.2.2.1. De gestión, 1.2.2.2. De control; 1.2.3. USUARIOS DE LA INFORMACION CONTABLE PÚBLICA, 1.2.3.1. De acuerdo con el Objetivo específico de gestión, 1.2.3.2. De acuerdo con el objetivo específico de control; 1.2.4. CARACTERÍSTICAS DE LA INFORMACIÓN CONTABLE PÚBLICA, 1.2.4.2. Universal, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. REQUISITOS DE LA INFORMACIÓN CONTABLE PÚBLICA, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente, 1.2.5.5. Verificable.

En el cruce de los saldos presentados a la Contraloría de Bogotá, por el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, como parte integral de la cuenta rendida por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004 frente a los saldos del formato con los valores reportados a la Contaduría General de la Nación y validados por ésta, se realizó verificación sin encontrar observación.

La respuesta aportada por la Subsecretaría Financiera mediante Oficio SF-10-3050-2005 de Junio 9 de 2005, permite confirmar la observación a los Estados Contables presentados por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2004, al establecer que no se realizan de manera oportuna las conciliaciones necesarias para presentar de manera fidedigna los saldos de Operaciones Recíprocas.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.10. Seguimiento al Plan de Mejoramiento.

En el informe realizado por la Contraloría de Bogotá, correspondiente a la vigencia 2003 se plantearon observaciones de carácter contable cuyo cumplimiento fue establecido en desarrollo del proceso Auditor en desarrollo del PAD 2004-2005 de la vigencia 2004, a excepción de la observaciones identificadas bajo los números 4.3.7.3 y 4.3.9.2., que a continuación se transcriben:

4.3.10.1. *Ingresos no tributarios*

4.3.7.3. “En la cuenta 14102 **Ingresos no Tributarios**, subcuenta Multas por valor de \$307.937.1, se ve afectada a diciembre 31 de 2003, en \$11.440.8 millones, por valores no aplicados desde junio de 1996, que se refleja en cuenta de Orden Acreedoras – Pagos No Aplicados.”

A pesar de haberse planteado como acciones de mejoramiento las siguientes:

- Revisar y corregir diariamente la información suministrada por los Bancos.
- Depurar la base de datos de comparendos no descargados, con la información obtenida de los usuarios como resultado de la circularización efectuada por Covinoc en virtud del Cto. 218 de 2003.
- Divulgar información a los usuarios de como efectuar los pagos correctamente

Una vez evaluado este punto se determinó al cierre de la vigencia 2004 que la base de datos que soporta los valores registrados en la Cuenta 1401 – Deudores por Ingresos No Tributarios, subcuenta Multas se ve afectada en cuantía de \$17.145,86 millones por valores no aplicados desde la vigencia 1996 (Junio). El anterior valor se encuentra registrado en la Cuentas de Orden Acreedoras - 91 Responsabilidades Contingentes. En desarrollo del proceso auditor se determinó inconsistencia al pasar de la vigencia 2003 de un valor de \$11.440,8 millones a la vigencia 2004 a la suma de \$17.145,86 millones incrementándose en \$5.705,06 millones equivalente al 49,86%.

4.3.10.2. *Bienes de Beneficio y Uso Público*

4.3.9.2. “La Cuenta Bienes Entregados a Terceros – Bienes Entregados en Administración (Policía) subcuenta Otros) al 31 de diciembre de 2002, por \$59.842.8 millones se clasifico en la cuenta Bienes de Beneficio y Uso Público (Bienes recibidos de la ETB), por \$59.983.5 millones, al 31 de diciembre de 2003,



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

persistiendo la inconsistencia de no efectuar el inventario Físico presentando una incertidumbre en sus cifras.”

Tal como se incluyó en la Observación 4.3.8. de este informe, que dice:

“En el grupo 17, la Cuenta 1710 presenta un saldo de \$59.983,56 millones, que de conformidad con lo manifestado en las Notas de carácter específico explicativas de los Estados Contables del Fondatt corresponde a los bienes de la planta externa de la red semafórica por traspaso de la Empresa de Teléfonos de Bogotá, indicando que estos bienes carecen de una adecuada valorización. Igualmente se aclara que se realizó contratación para realizar el inventario y avalúo de los mismos.

Al no contarse con un inventario físico que soporte la cifra mencionada se presenta incertidumbre en este valor que al compararse con el total de activos del Fondatt de \$483.458,34 millones equivale al 12,40%.

Con lo anterior, se determina incumplimiento del Plan General de Contabilidad Pública - PGCP, expedido por la Contaduría General de la Nación numerales 1.2.2. Objetivos de la Contabilidad Pública, 1.2.2.2. De control; 1.2.4. Características de la Información Contable Pública, 1.2.4.3. Medible, 1.2.4.4. Comparable; 1.2.5. Requisitos de la Información Contable Pública, 1.2.5.1. Oportuna, 1.2.5.2. Objetiva, 1.2.5.3. Consistente, 1.2.5.5. Verificable; 1.2.5. Principios de contabilidad pública, 1.2.6.4. Revelación.”

Se evidencia incumplimiento el Plan de Mejoramiento suscrito, producto del informe de auditoría realizado por la vigencia 2003, en lo referente a:

- Situación deseada: “Registro real de los bienes entregados por E T B”,
- Estrategias: “Avalúo de los bienes muebles, inmuebles, maquinaria y equipo del sistema de semaforización electrónica de Bogotá.” y
- Acciones de Mejoramiento: “Registrar el ingreso de los bienes en el grupo Almacén e Inventarios como en Contabilidad. Según objeto del contrato BM-028 STT”

Respecto a las anteriores observaciones, la entidad no se pronunció en la respuesta al Informe preliminar.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.11. Evaluación al Sistema de Control Interno Contable de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT.

La Contaduría General de la Nación como ente regulador, en el contexto del Sistema Nacional de Control Interno cuenta con normatividad aplicable para evaluar el Sistema de Control Interno Contable por el periodo que culminó el 31 de diciembre de 2004, para el desarrollo de la política sobre Control Interno Contable con base en lo establecido en la Ley 87 de 1993.

La evaluación al proceso contable se realizó con el propósito de comprobar el cumplimiento de las normatividad expedida por la Contaduría General de la Nación y el Contador General del Distrito en concordancia con la Ley 87 de 1993; verificando los componentes de Control Interno, a saber: Ambiente de Control Interno, Administración del Riesgo, Operacionalización de los Elementos, Documentación, las actividades de Retroalimentación, su organización administrativa, el registro de las operaciones y el manejo y conciliación de la información entre las diferentes áreas que conforman la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT.

Mediante la visita a los responsables de las áreas, aplicación de pruebas de cumplimiento y conciliación de los soportes entregados por las diferentes dependencias tanto internas como externas al área contable, verificación del registro en los libros mayores y el desarrollo de otras pruebas para determinar la consistencia de las cifras de los estados contables así como la calidad de la información presentada en los mismos al cierre de la vigencia terminada en Diciembre de 2004 se determinaron inconsistencias consideradas como deficiencias del Sistema de Control Interno Contable.

4.3.11.1. Ambiente de Control Interno Contable.

El Ambiente de Control interpreta la forma de ser y de operar de una organización, constituido por la actitud y respaldo que la administración concede al Sistema de Control Interno para el establecimiento de un entorno adecuado que estimule e influencie las diferentes actividades desarrolladas por el personal de la entidad con respecto al control.

La Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT para efectos de fortalecer el sistema ha delegado esta responsabilidad en la Oficina Asesora de Control Interno, la cual efectuó el Informe de Control Interno Contable, de conformidad con lo establecido en la Circular 02 del 10 de diciembre de 2004 expedida por el



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Consejo Asesor del Gobierno Nacional en Materia de Control Interno. Existe tendencia al fortalecimiento del control interno por medio de la sensibilización del talento humano sobre el tema, en procura de estimular el autocontrol. La alta dirección de la entidad respalda las acciones emprendidas por la Oficina Asesora de Control Interno.

De conformidad con los resultados del proceso auditor, mediante el cual se evidenció que no se presentan razonablemente las cifras de los estados contables de la STT y el FONDATT, se estableció incumplimiento de los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.3.11.2. Administración del Riesgo.

En el manejo de la información contable existe riesgo en lo referente al registro de los hechos económicos derivados de las actividades misionales de la Secretaría de Tránsito y Transporte, como es el caso de los pagos no aplicados correspondientes a comparendos, tema en el cual se evidencia un alto grado de atraso que se estableció en desarrollo del proceso auditor y que es objeto de contratación, por parte de la entidad, con personas o entidades externas, situación que ha demorado la depuración de las cifras, incrementado en cantidad y valor estos pagos al cierre de la vigencia 2004 generando incertidumbre en cuanto al soporte de la información que se registra en los Estados Contables.

Así mismo se han desplegado esfuerzos a la identificación, análisis, valoración y mitigación de riesgos en las diferentes áreas de la entidad que alimentan el proceso contable, problemática en la que se hace necesario un énfasis especial dado que en desarrollo del proceso auditor se evidenció que al determinar la cuenta Deudores, que maneja la cartera de comparendos por infracciones de tránsito, se identificaron partidas con antigüedad que supera los 360 días que presentan riesgo en cuanto a la posibilidad de cobrar estos valores por prescripción.

De conformidad con los resultados del proceso auditor, mediante el cual se evidenció que no se presentan razonablemente las cifras de los estados contables de la STT y el FONDATT, se estableció incumplimiento de los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.3.11.3. Operacionalización de los Elementos.

En el proceso auditor realizado a las cifras, con corte a Diciembre 31 de 2004, se evidencia que en el manejo del paquete contable que conforma la información financiera no existe interfaz automática con los módulos que manejan las demás áreas que alimentan el proceso como son: almacén e Inventarios, tesorería y recaudo. Se requieren el establecimiento de sistemas integrados de información financiera para garantizar la calidad de la información financiera de tal manera que la misma sea la base para la toma de decisiones.

De conformidad con lo anterior, el área contable requiere ajustar la estructura operativa en lo referente al manejo del paquete contable en aras de que sea de mayor funcionalidad y oportunidad para atender el registro de los diferentes conceptos o fuentes de información en especial de las que reflejan la actividad de las áreas misionales de la entidad, en la cual se evidenció que no se presentan razonablemente las cifras de los estados contables de la STT y el FONDATT, incumpliendo con los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.3.11.4. Documentación.

En desarrollo del proceso auditor se evidenciaron diferencias entre las diversas fuentes de información, que alimentan el proceso y los registros contables, situación que permite identificar que la información no fluye adecuadamente, presentando falta de conciliación que se refleja en la presencia de sobrestimación o subestimación de las cifras e incertidumbre en algunos casos. Por falta de esta conciliación y depuración se afecta la razonabilidad de los Estados Contables.

En la revisión de los aspectos formales de los libros auxiliares de contabilidad, se estableció inconsistencia por la falta de impresión oportuna de éstos dificultando el debido control de conformidad con lo previsto por el Plan General de Contabilidad Pública –PGCP, en el numeral 1.2.7.2. que en la parte pertinente a Libros Auxiliares a la letra dice: “Estos libros contienen el detalle de los registros contables necesarios para el control de las operaciones, elaborados con base en los comprobantes de contabilidad o en los documentos soporte. Dichos registros corresponden al nivel auxiliar del Catálogo General de Cuentas. Los libros auxiliares contendrán una hoja de control para resumir a nivel de subcuentas los



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

registros efectuados en cada uno de los conceptos que los integran.” y en lo referente a Formalidades de los libros de contabilidad. aclara: ...”Los libros auxiliares permiten el conocimiento de las transacciones individuales.”. La anterior situación genera una limitación en el alcance de las pruebas de auditoría a realizar por parte de este Ente de Control, permitiendo establecer la existencia de incertidumbre al no tener acceso global de las operaciones y a partir de éstas identificar las afectaciones contables individuales.

En lo referente al Archivo de documentos, soporte de contabilidad, se estableció que muchos de ellos no se encuentran foliados, de manera que se presente seguridad en cuanto a la conservación y preservación con integridad de la documentación de respaldo a las cifras contables.

De conformidad con los resultados del proceso auditor, mediante el cual se evidenció que no se presentan razonablemente las cifras de los estados contables de la STT y el FONDATT, se estableció incumplimiento de los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.3.11.5. Retroalimentación.

Se evidencia falta de comunicación tanto interna como externa, que se determina en el incumplimiento de algunos de los compromisos incluidos en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá por la vigencia terminada en diciembre de 2003. Es el caso de las incertidumbres que se generan por los valores reconocidos como Pagos no aplicados y Bienes de Beneficio y Uso Público, estableciéndose así mismo que no se presentan razonablemente las cifras de los estados contables de la STT y el FONDATT, evidenciando incumplimiento de los literales b) y e) del artículo 2 – Objetivos del Sistema de Control Interno, literales a), y e) del artículo 3 – Características del Control Interno y literal i) del artículo 4 – Elementos para el Sistema de Control Interno, de la Ley 87 de 1993.

4.3.11.6. Evaluación al Informe de Control Interno Contable de la STT-FONDATT.

La Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, como parte integral de la cuenta rendida a Diciembre 31 de 2004, presentó la Evaluación al Sistema de Control Interno Contable de conformidad con lo establecido en la Circular 02 del



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

10 de Diciembre de 2004 del Consejo Asesor del Gobierno Nacional en materia de Control Interno de las entidades del Orden Nacional y Territorial.

Realizado el análisis de este informe por parte de la Contraloría de Bogotá D.C., se evidenció que se incluye la existencia del registro de libros auxiliares al cierre de la vigencia 2004, sin dejar claro que dichos documentos no son impresos oportunamente, dificultando el desarrollo de las actividades de control. De otra parte en el informe se informa que se concilia mensualmente la información referente a los Inventarios de la entidad y en muestra selectiva realizada por este Ente de Control se determinó diferencia en los saldos de los Estados Contables con las relaciones aportadas por la entidad como soporte de los inventarios de Propiedad, Planta y Equipo. En los demás aspectos no hay observación.

En desarrollo del proceso auditor se determinaron observaciones que, por su materialidad, permiten establecer que los Estados Contables de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, por el periodo terminado en Diciembre 31 de 2004, no presentan con razonabilidad las cifras de los mismos.

De conformidad con los anteriores observaciones se puede concluir que la información contable que maneja la Secretaría de Tránsito y Transporte – STT, FONDATT correspondiente al año 2004 carece de confiabilidad, lo que permite calificar el Sistema de Control Interno Contable como deficiente.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.4. EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO

4.4.1. Secretaría de Tránsito y Transporte

Mediante Decreto 265 de 1991, Artículo 5, le fueron asignadas a la Secretaría de Tránsito y Transporte funciones en materia de Infraestructura Vial, Tránsito y Transporte y el control de la prestación del servicio de parqueadero público y privado en el Distrito Capital; por lo tanto los ingresos para su funcionamiento provienen de Transferencias de la Administración Central.

Para la vigencia de 2004, se le asignaron recursos, en cuantía de once mil quinientos ochenta y ocho millones (\$11.588.8), que fueron ejecutados a través del rubro Gastos de Funcionamiento.

CUADRO 23
EJECUCIÓN PASIVA DEL PRESUPUESTO STT.

RUBROS	DEFINITIVO	COMPROMISOS	GIROS	Millones de \$
				% EJECUCION
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO				
SERVICIOS PERSONALES	8.316.1	8.316.1	7.793.4	100
APORTES PATRONALES	3.272.7	3.011.5	2.527.2	93.7
TOTALES	11.588.8	11.323.3	10.324.7	97.7

Fuente. Informe ejecución presupuesto de gastos Secretaría de Tránsito y Transporte

Estos recursos presentaron un nivel de ejecución en su conjunto del 97.7%, resaltando que los Servicios Personales fueron comprometidos en su totalidad y los Aportes Patronales contribuyeron con una ejecución del 93.7%.

De acuerdo con las funciones desarrolladas, a la Secretaría de Tránsito y Transporte, no se le asignaron recursos para ser ejecutados a través del Plan de Desarrollo, debido a que éstos son canalizados por el Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT.

4.4.2. Fondo de Educación y Seguridad Vial- Fondatt

Creado como un Establecimiento Público descentralizado del orden Distrital con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, de conformidad con el Decreto 304 de 1.989, Artículo Primero, en concordancia con el Acuerdo 9 de 1989.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

El Artículo 3º del Acuerdo 9 de 1989, establece que los ingresos del Fondo de Educación y Seguridad Vial están conformados entre otros por los siguientes:

1. Los provenientes de las multas por infracción a los reglamentos de Tránsito terrestre automotor.
2. Los provenientes del servicio de garaje, grúas y revisiones en centros de diagnóstico o en pistas.
3. Los recursos provenientes de venta de formularios, calcomanías, publicaciones, certificaciones y otros servicios que establezcan y sean aprobados por la junta directiva.
4. Los derechos provenientes de la expedición de las licencias de conducción

4.4.2.1. Ingresos.

En la vigencia 2004, el Fondo de Educación y Seguridad Vial-FONDATT, liquidó un presupuesto de rentas e ingresos por ochenta y cinco mil setecientos treinta y tres millones (\$85.733); el cual fue reducido en dos mil setecientos veintiún millones de pesos (\$2.721), para establecer un definitivo de ochenta y tres mil once millones de pesos (\$83.011), que a diciembre 31 presentó un recaudo de 97.68%.

CUADRO 24
INGRESOS FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT

NOMBRE	INICIAL	DEFINITIVO	RECAUDADO	POR RECAUDAR	RECONOCIMIENTOS	Millones de \$
						RECAUDO ACUMULADO MAS RECONOCIMIENTOS
INGRESOS CORRIENTES	77.939.3	77.894.2	75.503.6	2.390.6	8.208.4	83.712.1
Multas	65.391.6	65.346.5	58.436.2	6.910.3	8.208.4	66.644.6
Venta de bienes, servicios y productos	2.884.7	2.884.7	3.717.0	-832.3	0	3.717.0
Semaforización	9.662.9	9.662.9	13.350.3	-3.687.4	0	13.350.3
TRANSFERENCIAS	5.509.0	2.832.2	716.7	2.115.5	2.295.1	3.011.8
Administración central	5.509.0	2.832.2	716.7	2.115.5	2.295.1	3.011.8
RECURSOS DE CAPITAL	2.284.5	2.284.5	4.845.2	-2.560.6	0	4.845.2
Rendimientos por operaciones financieras	1.225.9	1.225.9	3.981.3	-2.755.4	0	3.981.3
Otros recursos de Capital	1.058.6	1.058.6	863.8	194.8	0	863.8
TOTALES	85.733.0	83.011.1	81.065.6	1.945.5	10.503.5	91.569.1

Fuente. Ejecución presupuesto de ingresos a 31 de diciembre de 2004 STT-FONDATT



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Del valor total recaudado, setenta y cinco mil quinientos tres millones (\$75.503), corresponden a ingresos corrientes; setecientos diez y seis millones (\$716) a Transferencias de la Administración Central y cuatro mil ochocientos cuarenta y cinco millones (\$4.845) a Recursos de Capital por Rendimientos de Operaciones Financieras y otros recursos de capital.

Los ingresos corrientes están conformados por a) multas que presentaron un recaudo de cincuenta y ocho mil cuatrocientos treinta y seis millones (\$58.436) que representa el 89.4% de la proyección estimada a recaudar; b) por concepto de Venta de bienes servicios y productos se recaudo tres mil setecientos diez y siete millones (\$3.717) equivalentes al 128.8% y c) por Semaforización trece mil trescientos cincuenta millones (\$13.350) que representa el 138% del valor estimado.

El recaudo por concepto de Semaforización, es realizado por la Secretaría de Hacienda Distrital - Dirección Distrital de Impuestos; este concepto está contenido en el formulario de pago del impuesto de vehículos de aquellos que han sido matriculados en el Distrito Capital y posteriormente es certificado como ingreso del Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT.

Las transferencias realizadas por la Administración Central fueron estimadas en cinco mil quinientos nueve millones (\$5.509), cuantía que presentó una reducción en dos mil seiscientos setenta y siete millones (\$2.677.8), que representan un 48.6% del valor inicialmente apropiado para establecer un definitivo en cuantía de dos mil ochocientos treinta y dos millones (\$2.832.2), valor de los cuales al finalizar la vigencia fueron transferidos setecientos dieciséis millones (\$716.7) que representan el 25.3% del valor definitivo.

Los ingresos presupuestados como rendimientos por operaciones financieras, estimados inicialmente en mil doscientos veinticinco millones de pesos (\$1.225), al finalizar la vigencia presentaron un recaudo de tres mil novecientos ochenta y un millones de pesos (\$3.981) superior a lo proyectado en 224.9%.

Para el mes de diciembre la Secretaría de Hacienda Distrital le certificó a la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT, por concepto de reconocimientos provenientes de Multas y Comparendos y Transferencias de la Administración Central una cuantía de diez mil trescientos veintitrés millones (\$10.323), con el cual se determinó un valor recaudado de noventa y un mil trescientos ochenta y nueve millones de pesos (\$91.389).



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.4.2.2. Gastos e Inversión

Los recursos apropiados para ser ejecutados en Gastos de Funcionamiento e Inversión para la vigencia fueron de ochenta y tres mil once millones (\$83.011.1); valor sobre el cual siete mil cuatrocientos sesenta y dos millones (\$7.462.6) que representan el 8.9% del presupuesto corresponden a gastos de funcionamiento y Setenta y cinco mil quinientos cuarenta y ocho millones (\$75.548.5) serán ejecutados a través de los proyectos de Inversión, valor que representa el 91.09% del presupuesto definitivo.

Los Gastos de Funcionamiento presentaron una ejecución del 95.3%, de los recursos asignados que ascendió a siete mil ciento trece millones (\$7.113.4). De este valor total se realizaron giros en cuantía de cuatro mil cuatrocientos sesenta y seis millones (\$4.466), un 62.7%; quedando recursos (pendientes de giro), por dos mil seiscientos cuarenta y siete millones (\$2.647); que representan el 37.1% del valor de los compromisos adquiridos dentro de la vigencia. Se observó que para el mes de diciembre se realizó una ejecución del 27.9%, frente al total de los compromisos adquiridos durante la vigencia.

Remuneración Servicios técnicos: Presentó una asignación de ochocientos treinta y un millones (\$831), recursos que fueron comprometidos en ochocientos veintinueve millones (\$821) con un nivel de ejecución del 98.7% los giros realizados ascendieron a quinientos ochenta y nueve millones (589) a sea un 70.3% de eficacia.

Gastos de Computador: Le fueron asignados ochocientos ochenta y un millones (\$881) de presupuesto, con cargo a este valor se suscribieron compromisos en cuantía de setecientos veintiséis millones (\$726), recursos que se comprometieron en el mes de diciembre, este valor representa el 82.4% del valor total de los recursos asignados.

Mantenimiento Entidad: Presentó una asignación significativa de recursos estimados en dos mil noventa y cuatro millones (\$2.094), de este valor total se comprometieron recursos por dos mil setenta y un millones (\$2.071), alcanzando un nivel de eficacia del 98.8%, y realizando giros por mil cuatrocientos quince millones (\$1.415), que representa el 67.5%.

Con la expedición del Acuerdo 119 de 2004, "Por cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C. 2004-2008 Bogotá sin indiferencia un Compromiso Social contra la Pobreza y la Exclusión", la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

entidad adelantó el proceso de armonización presupuestal para los Gastos de Inversión, consistente en la reasignación de recursos entre proyectos, donde se paso de seis (6) proyectos desarrollados en el año 2003, por valor de setenta y tres mil novecientos dieciocho millones (\$73.918) a setenta y cinco mil quinientos cuarenta y ocho millones (\$75.548.5) que se ejecutaron en ocho (8) proyectos de inversión en el año 2004.

Los proyectos de inversión que se mencionan a continuación fueron desarrollados en el Plan de Desarrollo "Bogotá para vivir todos del mismo lado".

- *Cultura Ciudadana.*

- 1165 "Educación y prevención de la accidentalidad".
- 6219 "Apoyo Institucional" Convenio STT y Policía Nacional
- 7253. "Implementación de estrategias que motiven en el ciudadano el cumplimiento voluntario de las normas de Tránsito".
- 7132 "Mejoramiento del sistema del recaudo y cobro".

- *Productividad.*

- 7254 "Expansión y mantenimiento de l sistema integral de control de tránsito en Bogotá".
- 6094. "Fortalecimiento de la función Institucional de la STT".

El Plan de Desarrollo "Bogotá sin indiferencia, un compromiso Social contra la pobreza y la exclusión" presentó continuidad de proyectos como se muestra a continuación:

- *Eje Urbano y Rural.*

- 7253 "Generar movilidad con seguridad, comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito".
- 0339 "Formulación e implementación del Plan Maestro de movilidad para Bogotá con visión regional"
- 7254. "Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito en Bogotá."



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- *Eje de reconciliación.*

- 1165 "Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial".
- 6219 "Apoyo Institucional (Convenio STT y Policía Nacional)".

- *Gestión Pública Humana.*

- 6094 "Fortalecimiento Institucional de la Secretaría de Tránsito y Transporte".
- 7132 "Recaudo y cobro de la cartera de la STT".
- 0348 "Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionados".

Estos proyectos de inversión presentaron el siguiente nivel de ejecución.

CUADRO 25
EJECUCIÓN PROYECTOS DE INVERSIÓN

CÓDIGO Y NOMBRE DEL PROYECTO	DEFINITIVO	COMPROMISOS	Millones de \$		
			% EJEC	GIROS	% GIROS
7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito	1.794.3	1.649.6	91.9	1.162.2	70.4
0339 Formulación e implementación del Plan Maestro de movilidad para Bogotá con visión regional	2.157.3	1.839.4	85.2	201.0	10.9
7254 Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito en Bogotá	38.340.2	37.911.3	98.8	14.834.2	39.1
1165 Educación y prevención de la accidentalidad	2.970	2.531.5	85.2	756.5	32.1
6219 Apoyo Institucional" Convenio STT y Policía Nacional	21.819	14.500.4	66.4	7.504.1	51.7
6094 Fortalecimiento de la función Institucional de la STT	2.494.4	2.109	84.5	1.088.3	51.6
7132 Mejoramiento del sistema del recaudo y cobro	1.294	1.213.8	93.8	589	48.5
0348 Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionados	4.507.2	4.465	99.0	1.045.7	23.4
Pasivos Exigibles	171.6	171.6	100	171.6	100
Total	75.548.6	66.392.5	88.0	27.352.8	

Fuente. Informe de ejecución del presupuesto de gastos e inversiones a diciembre 31 de 2004- Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT.

Se aprecia que los recursos definitivos asignados al componente de Inversión fueron en cuantía de setenta y cinco mil quinientos cuarenta y ocho millones (\$75.548.6) sobre este total se comprometieron recursos por valor de sesenta y seis mil trescientos noventa y dos millones (\$66.392.5), que representan el 88% del valor asignado; de este valor comprometido se realizaron giros por valor de veintisiete mil trescientos cincuenta y dos millones (\$27.352.8), que representan el 41% del valor total de los compromisos, el saldo de treinta y nueve mil treinta y



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

nueve millones (\$39.039.7) que representa el 59% del valor total de los compromisos se ejecutarán como Reservas Presupuestales de la vigencia.

Se estableció que siete de los ocho proyectos de Inversión presentaron un nivel de compromiso de sus recursos superior al 80%, excepto el proyecto 6219 denominado "Apoyo Institucional" Convenio STT y Policía Nacional" que realizó apropiaciones por catorce mil quinientos millones (\$14.500.4) que representan el 66.4%, del presupuesto asignado al proyecto y de este valor se realizaron giros por siete mil quinientos cuatro millones (\$7.504.1), que representan el 51.7% del valor de los compromisos.

En general, la ejecución real (pagos) en cumplimiento de las obligaciones adquiridas en la vigencia para el desarrollo de cada proyecto de inversión, sólo tres superaron el 50%, y los restantes cinco presentaron un nivel de cumplimiento muy por debajo del ideal; lo cual indica que los compromisos fueron contraídos en el trimestre final de la vigencia.

4.4.2.3. Constitución de Reservas Presupuestales y Cuentas por Pagar - 2004

La entidad dio cumplimiento con el procedimiento establecido en el artículo 8 de la Ley 819 de 2003, en lo referente al manejo y constitución de las reservas presupuestales.

Al cierre de la vigencia fiscal la entidad celebró obligaciones y compromisos que quedaron pendientes de su recibo, de la prestación de su servicio o de la terminación de la obra, fueron contraídas legalmente para el desarrollo de su objeto, contaron con sus respectivos Registros Presupuestales como perfeccionamiento del compromiso para garantizar que éstos no fueran desviados a ningún otro fin y fue necesario constituirlo en Reservas Presupuestales, en cuantía de cuarenta y un mil quinientos veintitrés millones (\$41.523) como se detalla a continuación:

CUADRO 26
CONSTITUCIÓN DE RESERVAS PRESUPUESTALES

Millones de \$

NOMBRE	PRESUPUESTO DEFINITIVO	VALOR DE LA RESERVA	% DE PARTICIPACION EN EL PRESUPUESTO TOTAL
Gastos de funcionamiento	7.462.6	2.645	35.4
Gastos en Inversión	75.548.5	36.877	48.8
Valor Total	83.011.1	41.523	50.0

Fuente. Relación de Reservas Presupuestales constituidas a 31 de diciembre de 2004 Secretaría de Tránsito y Transporte- FONDATT.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Este valor esta compuesto por dos mil seiscientos cuarenta y cinco millones (\$2.645) en Gastos de Funcionamiento y treinta y seis mil ochocientos setenta y siete millones (\$36.877) con cargo a Gastos en Inversión, para un total de cuarenta y un mil quinientos veintitrés millones (41.523) equivalentes al 50% del valor del presupuesto asignado a la entidad, lo que permite evidenciar una deficiente planeación en la ejecución de los recursos.

4.4.2.4. *Ejecución de las Reservas Presupuestales y Cuentas por Pagar Vigencia -2003.*

Con cargo a recursos de la vigencia fiscal 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte -FONDATT ejecutó las reservas presupuestales constituidas en cuantía de cuarenta y cinco mil ciento ochenta y cinco millones (\$45.185) recursos que se ejecutaron en la vigencia de 2004 como se muestra a continuación:

CUADRO 27

EJECUCIÓN DE LAS RESERVAS PRESUPUESTALES 2003

Millones de \$						
RUBRO	VR RESERVA	ANULACIONES	VR DEFINITIVO	GIROS	% EJECUCION	SALDO
Funcionamiento	3.742	65.9	3.406	318.1	9.3	224.4
Inversión	41.715.9	424.6	41.228.2	31.214.6	75.6	10.073.5
Valor Total.	45.185	490.5	44.684	34.396	76.9	10.298

Fuente. Ejecución de Reservas Presupuestales a 31 de diciembre de 2004 Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT.

Se aprecia que la entidad efectuó anulación total de saldos en cuantía de cuatrocientos noventa millones (\$490.5), de los cuales sesenta y cinco millones (\$65.9), corresponde a gastos de funcionamiento y la diferencia cuatrocientos veinticuatro millones (\$424.6) corresponden a inversión, para establecer un valor definitivo de cuarenta y cuatro mil seiscientos ochenta y cuatro millones (\$44.684); de este total se realizaron giros por treinta y cuatro mil trescientos noventa y seis millones (\$34.396) y el saldo, se ejecutará mediante Pasivos Exigibles en la vigencia de 2005.

El saldo de Pasivos Exigibles constituidos por la entidad en la vigencia de 2004, se ejecutarán con cargo a la vigencia 2005, de conformidad con la Ley 819 de 2003, artículo 8...(.)."El treinta por ciento (30%) de las reservas del presupuesto General de la Nación y de las entidades territoriales que se constituyan al cierre de la vigencia fiscal del 2004 se atenderán con cargo al presupuesto del año 2005. A su vez, el setenta por ciento



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

(70%) de las reservas del presupuesto General de la Nación y de las entidades territoriales que se constituyan al cierre de la vigencia fiscal de 2005 se atenderán con cargo al presupuesto del año 2006".

4.4.2.5. Cierre Presupuestal

La entidad en cumplimiento de la Circular 36 de diciembre de 2004 expedida por la Secretaría de Hacienda - Dirección Distrital de Presupuesto, relacionada con el cierre presupuestal vigencia fiscal 2004, dio aplicación a las disposiciones que sobre la materia establece el Estatuto Orgánico de Presupuesto, Decreto 714 de 1996, Artículo 13, Literal c, (De los principios del Sistema Presupuestal; De las apropiaciones y Reservas); y de la Ley 819 de 2003, artículo 8.

4.4.2.6 Indicadores de Gestión

- Financiación del Presupuesto

$$\frac{\text{Presupuesto de Ingresos Corrientes}}{\text{Presupuesto Total}} = \frac{77.894.2}{83.011.1} = 93.8$$

Este indicador muestra que la financiación del presupuesto total de la entidad en la vigencia de 2004, el 93.8% proviene de ingresos propios de conformidad con sus funciones y el 6.2% restante está compuesto por la asignación de otros recursos

$$\frac{\text{Total Transferencias}}{\text{Presupuesto Total}} = \frac{2.832.2}{83.011.1} = 3.41$$

El 3.41% resultante de esta relación indica, que el valor de las transferencias provenientes de la Administración Central no tienen mayor representatividad en la conformación del presupuesto total de la entidad, dado que los recursos propios son sustancialmente sólidos y están dados por su naturaleza jurídica para el cumplimiento de sus objetivos

$$\frac{\text{Presupuesto de Recursos de Capital}}{\text{Presupuesto Total}} = \frac{2.284.5}{83.011.1} = 2.75$$

La participación de los recursos de capital provenientes de las inversiones realizadas por la entidad en el presupuesto total muestran un nivel de aporte del 2.75%, lo cual indica que los recursos de capital no tienen mayor representatividad en el presupuesto.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- Estructura de Presupuesto de Gastos

$$\frac{\text{Presupuesto de Gastos de Funcionamiento}}{\text{Presupuesto Total}} = \frac{7.462.6}{83.011.1} = 8.98$$

Los gastos asignados para el funcionamiento de la entidad representaron el 8.98% frente al presupuesto total asignado.

$$\frac{\text{Presupuesto de Inversión}}{\text{Presupuesto Total}} = \frac{75.376.3}{83.011.1} = 90.8$$

Significa que el 90.8% del valor total de los recursos captados por la entidad son destinados para Inversión y su ejecución se realiza a través de los proyectos que componen el Plan de Desarrollo.

- Participación en Pagos Totales

$$\frac{\text{Pagos (giros) Gastos de Funcionamiento}}{\text{Pagos (giros) Totales}} = \frac{4.466.6}{31.819.4} = 14.0$$

Los giros realizados con cargo a los gastos de funcionamiento representaron el 14% del valor total de los giros realizados por la entidad.

$$\frac{\text{Pagos (giros) de Inversión}}{\text{Pagos (giros) Totales}} = \frac{27.181.1}{31.819.4} = 85.4$$

El valor de los giros realizados con cargo al rubro de Inversión, representó el 85% frente al total de los giros.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.5. EVALUACIÓN A LA CONTRATACIÓN

4.5.1. Contratos sin Formalidades Plenas.

La Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, para el año 2004 suscribió 885 Órdenes de Prestación de Servicios por valor de \$ 4.179.06 millones. Para establecer la muestra selectiva se tomaron 61 Ordenes de Prestación de Servicios por valor de \$359.4 millones equivalente al 8.60%.

4.5.1.1. Inconsistencias de la información

Se detectó que en la relación de la contratación suscrita por la entidad, incluida en el Anexo 9 previsto como parte integrante de la rendición de cuentas a la Contraloría de Bogotá, no se encuentra la totalidad de los contratos suscritos durante la vigencia 2004, incumpliendo la Resolución Reglamentaria No. 052 de 2002 expedida por este Ente de Control y en contravención del Artículo 2 literal e) de la Ley 87 de 1993, determinando falta de confiabilidad de la información contractual suministrada. Es el caso de la adición a la Orden de Servicio No. 17 suscrita con Beatriz Silva Rubio, el 9 de Diciembre de 2004 con el Objeto de: “Contratar a destajo el apoyo logístico en actividades tendientes al fortalecimiento institucional” por valor de \$2. millones.

Con base en la respuesta aportada por la entidad se confirma la observación presentada e igualmente se establece la existencia de Órdenes de Prestación de Servicios anuladas que se presentan en el anexo 9 e incrementan el valor de la contratación realizada, lo que genera incertidumbre acerca del valor real de la contratación. Se determinó inconsistencia en la información en cuanto a la adición 001 de la Orden de Prestación de Servicio No. 0071 y adición 001 de la Orden de Prestación de Servicio No. 0072 de 2004 al establecer que los Objetos Contractuales identificados en el anexo No. 9 no corresponden a lo realmente pactado.

4.5.1.2. Contratos para archivo.

Se observa que se realizó la suscripción de Contratos de Ordenes de Prestación de Servicios Números: 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 117, 121, 122, 125, 314, 328, 457, 611, 651, 653, 656, 657 y 658 con objetos contractuales iguales que dicen: “El contratista se obliga para con el Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt para realizar labores de organización,



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

clasificación, depuración, limpieza, ordenación, encarpado, encajado e inventario y todas las actividades que se deriven de la organización de los archivos físicos, con el rendimiento mínimo de 25 metros mensuales de archivo organizado...”

La anterior contratación tomando la totalidad de contratos suscritos asciende a la suma de doscientos ochenta y seis millones setecientos cincuenta mil (\$286,75) millones, cifra que supera el valor de la menor cuantía para la Contratación Directa en la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, para el año 2004, que se encontraba establecida en la suma de \$ 107,4 millones, omitiendo el desarrollo de un proceso licitatorio al tenor de lo dispuesto en el Artículos 24 - Del Principio de Transparencia, numeral 1) que dice: **“En virtud de este principio: La escogencia del contratista se efectuara siempre a través de licitación o concurso público salvo en los siguientes casos en los que se podrá contratar directamente” ... “ Literal d) Para la prestación de servicios profesionales o para la ejecución de trabajos artísticos que sólo puedan encomendarse a determinadas personas naturales o jurídicas, o para el desarrollo directo de actividades científicas o tecnológicas”.**

En el caso en análisis tenemos que los contratos no corresponden a aquellos previstos en el literal d) y los Decretos 2209 de 1998, modificado por los Decretos 212 de 1999 y 1738 de 1998 en tanto en cuanto los que los prestan no son profesionales en ninguna rama, la labor que desarrollaron no corresponde a trabajos artísticos y muchos menos a labores científicas y tampoco corresponden a la noción de actividades tecnológicas, por cuanto la labor que se les asignó en la relación contractual no necesitaba de formación tecnológica ya que era una labor puramente mecánica de organización, foliación y archivo en cajas atendiendo parámetros generales fijados por el archivo distrital.

Tenemos entonces que el objeto del contrato a desarrollar no encaja dentro de las previsiones de excepción que consagran las normas que como excepción tienen un carácter restrictivo y una interpretación limitada; por lo cual este Ente de Control considera que la actuación desplegada por la STT al suscribir estos contratos viola de manera flagrante el Principio de Transparencia y el de Selección Objetiva consagrada en la Ley 80 de 1993.

Se resalta aquí lo manifestado por el Consejo de Estado cuando acota que: “La licitación pública, como parte de este sistema, es un procedimiento impuesto por la Ley a la autoridad administrativa, para celebrar ciertos contratos en consideración a su cuantía. Las colectividades públicas no son siempre libres de escoger a sus



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

contratantes. Esta restricción de la libertad se funda principalmente en la preocupación de proteger los intereses financieros de la administración”....

Cuando la ley impone a la administración un procedimiento especial para celebrar sus contratos, este procedimiento es obligatorio; las normas legales que lo prescriben se establecen en interés general y hacen parte de la legalidad que la administración debe respetar; su inobservancia afectaría de nulidad los actos contractuales así celebrados.

Así mismo se vislumbra presunta infracción disciplinaria al tenor de lo dispuesto en la Ley 734 de 2002 – Nuevo Código Disciplinario Único, Artículo 35 – Prohibiciones, numeral 1.

De otra parte, para efectos de realizar estas contrataciones se debe tener en cuenta el principio de administración de recursos de Economía de Escala para efectos de obtener la optimización de los medios económicos en atención a la realización de una contratación con el mayor beneficio para la entidad.

Una vez realizada la revisión de los antecedentes que dieron origen a la contratación suscrita por la entidad, entre los que se cuenta el Plan de Desarrollo en el que se identifica la necesidad de la contratación de personal profesional, técnico y auxiliar para implementar y ejecutar las actividades derivadas de la organización de archivos, se determinó que, para este caso, se eludió el régimen de competencia de la licitación que se impone para la contratación, tal como se indicó anteriormente, que supera el monto establecido para la menor cuantía por tratarse de contratos con el mismo objeto suscritos con distintos contratistas pero dentro de una misma vigencia. Por lo tanto, en desarrollo del Principio de Transparencia, se debe realizar de manera efectiva el proceso licitatorio dado que la contratación directa es de interpretación restrictiva y excepcional y en virtud del Principio de legalidad el funcionario no puede hacer sino aquello que la ley le permite. Por lo anterior se concluye que los antecedentes no justifican el desconocimiento de lo ordenado en el Estatuto de Contratación.

4.5.1.3. Armonización normativa para Austeridad del Gasto Público en el Distrito Capital

Se identificaron, entre otras, las siguientes ejecuciones contractuales en las cuales la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT tiene la obligación de ajustarse a las medidas del orden nacional equivalentes para los entes territoriales, de conformidad con la normatividad existente.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 28
CONTRATACION EN LA QUE NO SE APLICAN NORMAS DE AUSTERIDAD

No.	Fecha de Suscripción	Concepto	Valor \$
			Valor \$
2	29/01/2004	Orden de Trabajo suscrita con Beatriz Silva Rubio, con el Objeto de: "Apoyo logístico en actividades tendientes al fortalecimiento institucional" (Almuerzos y refrigerios)	997.600.00
2	03/02/2004	Adición Orden de Trabajo suscrita con Beatriz Silva Rubio, con el Objeto de: "Apoyo logístico en actividades tendientes al fortalecimiento institucional". (Almuerzos y refrigerios)	498.000.00
17	09/03/2004	Orden de Trabajo suscrita con Beatriz Silva Rubio, con el Objeto de: "Contratar a destajo el apoyo logístico en actividades tendientes al fortalecimiento institucional" (Desayunos, Almuerzos, Refrigerios, Lechona)	7.159.999.08
17	09/12/2004	Adición Orden de Trabajo suscrita con Beatriz Silva Rubio, con el Objeto de: "Contratar a destajo el apoyo logístico en actividades tendientes al fortalecimiento institucional" (Desayunos, Almuerzos, Refrigerios, Lechona)	2.000.000.00

Fuente: Carpetas de Órdenes de Trabajo No. 2 y 17, suscritas por FONDATT.

La Constitución Política de Colombia establece, en el Título XII, disposiciones generales que regulan el régimen económico y de la hacienda pública. En los temas que interesan a este caso la normatividad superior está enmarcada en lo previsto en los artículos 333 y 334.

Con base en el desarrollo legislativo, para el nivel nacional se identifica, entre otra normatividad, la siguiente:

- Decreto 26 de Enero 8 de 1998, expedido por el Presidente de la República de Colombia, publicado en el Diario Oficial No. 43216 de enero 16 de 1998 "Por el cual se dictan normas de austeridad en el gasto público", que en su Artículo 1º. establece: "Las normas que contiene este Decreto se aplicaran a todos los órganos públicos. –Para efectos del presente Decreto, se entienden por órganos públicos todos los organismos, entidades, entes públicos, entes autónomos y personas jurídicas que financien sus gastos con recursos del Tesoro Público".
- Decreto 1737 de Agosto 21 de 1998, expedido por el Presidente de la República de Colombia, "Por el cual se expiden normas de austeridad y eficiencia y se someten a condiciones especiales la asunción de compromisos por parte de las entidades públicas que manejan recursos del Tesoro Público"



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

que prevé en sus artículos No. 1: “Se sujetan a la regulación de este Decreto, salvo en lo expresamente aquí exceptuado, los organismos, entidades, entes públicos y personas jurídicas que financien sus gastos con recursos del Tesoro Público y No. 2: **Las entidades territoriales adoptarán medidas equivalentes a las aquí dispuestas en sus organizaciones administrativas. (Negrilla y subrayado fuera de texto).**

- Decreto 2209 de Octubre 29 de 1998, expedido por el Ministro de Hacienda y Crédito Público – Delegatario en funciones presidenciales, “Por el cual se modifican parcialmente los Decretos 1737 y 1738 del 21 de agosto de 1998”.
- Decreto 212 de Febrero 4 de 1999, expedido por el Presidente de la República de Colombia, “Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1737 del 21 de agosto de 1998”.
- Decreto 950 de Junio 2 de 1999, expedido por el Presidente de la República de Colombia, “Por el cual se modifica el artículo 8º. del Decreto 1737 de 1998”.
- Decreto 2445 de Noviembre 23 de 2000, expedido por el Presidente de la República de Colombia, “Por el cual se modifican los artículos 8º, 12, 15 y 17 del Decreto 1737 de 1998”.
- Decreto 2465 de Noviembre 27 de 2000 publicado en el Diario Oficial 44.243 del 30 de Noviembre de 2000, expedido por el Presidente de la República de Colombia, “Por el cual se modifican los artículos 8º, 12, 15 y 17 del Decreto 1737 de 1998”.

En el nivel territorial Distrital se han expedido normas tendientes a regular la Austeridad en el Gasto Público, sin proporcionar un lineamiento claro y contundente que permita dar aplicabilidad de manera estricta a los parámetros establecidos para el nivel nacional que de conformidad con el precitado Decreto 1737 de Agosto 21 de 1998, expedido por el Presidente de la República de Colombia, en su artículo No. 2 prevé: Las entidades territoriales adoptarán medidas equivalentes a las aquí dispuestas en sus organizaciones administrativas.

La falta de regulación genera que las entidades inviertan recursos en actuaciones no urgentes, prioritarias, relevantes ni esenciales para la Administración y al no existir marco normativo el actuar de la administración se encamina por fuera de la dinámica del desarrollo de su misión institucional.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.5.2. Contratos con formalidades plenas.

Una vez verificadas las carpetas o expedientes donde se archivan los documentos que conforman la serie CONTRATOS, se observa que los documentos soporte se encuentran ubicados en otras carpetas de distintas dependencias, incumpliendo con los principios generales de organización formulados y recomendados por el Archivo General de Bogotá, D.C. en Circular No. 46 de 2004 emanada de la Alcaldía Mayor de Bogotá, y Ley 594 de 2000 “ Ley General de Archivos” (Elaboración y aplicación de la Tabla de Retención Documental) Por lo tanto se deben unificar criterios de organización archivística, mediante la aplicación de la tabla de retención. Así mismo, para efectos del cumplimiento legal y de conformidad con las obligaciones contractuales, los informes de seguimiento a las ejecuciones deben ser escritos, puntuales y periódicos, de conformidad con lo establecido en la Resolución No. 152 de 1999, expedida por la Secretaría de Tránsito para regular la actividad desarrollada por los interventores. La anterior situación se evidenció en los Contratos 017, suscrito con ASLECOL LTDA y 049 suscrito con VICTOR MANUEL ROMERO CEPEDA.

4.5.2.1. Contrato No. 041 del 22-07-04 STT-LP-010-2004 \$320.16 millones – Serviaseo S.A Adición del 16-02-05 por \$140. millones .

Clase de Contrato: Prestación de Servicio de Aseo con Suministro de Equipos.

Objeto: “...El CONTRATISTA se obliga con el FONDATT de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., a prestar el servicio de aseo y cafetería con suministro de maquinaria, equipos e insumos para las distintas sedes de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. y la Estación Metropolitana de Tránsito, de conformidad con los pliegos de condiciones y la Propuesta presentada por el contratista, documentos que forman parte integral del presente contrato...”

Observación Administrativa:

En el estudio de conveniencia y oportunidad de la contratación del servicio de aseo y cafetería, en el numeral 2, ítem 3, se incluye la Sede de Archivo como dependencia para satisfacer la necesidad, igualmente se incluye en el ítem 9 la Dirección Técnica de Pedagogía (folio 18). Para la justificación de la adición, se tiene en cuenta el incremento de sedes como almacén general y archivo general y una operaria adicional en la Dirección Técnica de Pedagogía. Se observa que la sede de archivo se encontraba, dentro de las dependencias para prestar el



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

servicio en la justificación inicial. De otra parte el incremento de una operaria no es representativo para determinar el valor de la adición. Si bien es cierto, la Ley permite la adición en la contratación, se observa, que en la medida en que los proponentes cuenten con un presupuesto estimado ajustado, pueden presentar ofertar más adecuadas económicamente que consulten las necesidades reales de la entidad. Con lo anterior se establece desconocimiento de lo previsto en los numerales 1 y 4 del artículo 8 del Decreto 2170 de 2002.

4.5.2.2 Contrato No. 049 de 2004 LP.009 de 2004 - \$160.millones - Víctor Manuel Romero Cepeda

Clase de Contrato: Prestación de Servicios

Objeto: “ EL CONTRATISTA se obliga a PRESTAR EL SERVICIO DE LAVADO PARA LOS VEHÍCULOS Y MOTOCICLETAS PERTENECIENTES AL FONDATT DADOS EN COMODATO A LA POLICÍA NACIONAL- ESTACIÓN METROPOLITANA DE TRÁNSITO, de conformidad con lo consignado en el pliego de condiciones, adendas y la propuesta del contratista, documentos que hacen parte integral del presente contrato”

Observación Administrativa:

Se encuentra dentro de la carpeta del contrato, derecho de Petición del 26-07-04, Carlos Abondano Guzmán, en el que manifiesta que la licitación ha carecido del principio de transparencia, equidad e igualdad. La entidad mediante oficio No. 11623 de Agosto 9 de 2004 dio respuesta al Derecho de Petición. Al verificar el contenido del escrito se observa que el mismo se refiere a los contratos de seguros 40, 41 y 42 y de intermediación No. 123 de 2001, información que no tiene relación con el Derecho de Petición incoado (folio 420).

No se evidencia en la carpeta del contrato el cumplimiento de las obligaciones contractuales por el contratista de conformidad con la cláusula segunda del contrato, igualmente el cumplimiento por parte de la interventoría de las obligaciones contenidas en la Resolución No.152 de 1999.

Entre la expedición del CDP 51 del 22-01-04 y el acta de iniciación 10-09-04, transcurrieron 7 meses y 10 días, trámite que permite establecer que los requerimientos contractuales planteados no son prioritarios, si tenemos en cuenta que no consulta lo establecido en el numeral 4 del artículo 25 – Del Principio de economía, de la Ley 80 de 1993, que a la letra dice: “... Los trámites se



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

adelantarán con austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato...” Igualmente, no se dio cumplimiento al cronograma propuesto en el pliego de condiciones.

Anteriores observaciones que permiten identificar deficiencia de Control Interno, de conformidad con lo establecido en los literales b), c), e) y h), Artículo 2º. de la Ley 87 de 1993.

4.5.2.3 *Contrato No. 064 del 15-05-03 \$445. millones, Adición 220. millones Comercializadora Ferlag Ltda.*

Clase de Contrato: Suministro

Objeto: “...suministrar los repuestos para equipos de radio de comunicaciones pertenecientes al Fondatt de la Secretaría de Tránsito y Transporte dados en comodato a la Policía Metropolitana de Bogotá para el control de tránsito y el transporte en el Distrito Capital hasta agotar recursos, de acuerdo las especificaciones técnicas consagradas en el numeral 4.2 del pliego de condiciones, la propuestas presentada , adendas y la totalidad del pliego de condiciones; documentos éstos que hacen parte integral del presente contrato.”

Observación Administrativa:

El pliego de condiciones en el numeral 5.5 literal b), exige una vigencia igual al contrato y siete (7) meses más, a partir de la entrega a satisfacción de los servicios objeto del contrato. En la cláusula SÉPTIMA literal b) del contrato, se exige una vigencia igual al plazo de ejecución y siete (7) días a partir de la suscripción del contrato. Se evidencia que no existe coherencia entre lo solicitado en el pliego y lo incluido en el contrato.

El acta de recibo parcial del 10-11-03 no se encuentra firmada por el interventor.

El estudio realizado por la entidad respecto del soporte técnico y económico para establecer el valor estimado de la contratación a realizar, no consultó las necesidades reales de la entidad, circunstancia que determinó la adición del contrato en la suma de \$220.millones, contraviniendo lo establecido en el numeral 4, artículo 8, Decreto 2170 de 2002.

El número de equipos que atienden las repetidoras varía, (en la justificación de la adición del contrato folio 50), con relación a la justificación para la suscripción del contrato principal (folio 374) de 772 a 770, estableciéndose que no existe certeza



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

en cuanto al número real de equipos que deben atender las repetidoras, incumpliendo lo previsto en el artículo 8, Decreto 2170 de 2002.

4.5.2.4. Contrato No. 116 del 18-11-04 - \$100. millones. ALEIDA SÁNCHEZ – TALLER CREATIVO

Clase de Contrato- Prestación de Servicios

Objeto:” ...a realizar el “DISEÑO E IMPRESIÓN DE UN MANUAL DEL FORMADOR Y CUATRO CARTILLAS (PEATONES, CICLOUSUARIOS, PATRULLAS ESCOLARES Y PARA NIÑOS Y NIÑAS) PARA SER ENTREGADOS EN LAS DIFERENTES INTERVENCIONES PEDAGOGICAS

Observaciones Administrativas:

- No se encuentra dentro de la carpeta del contrato la solicitud de prórroga por parte del contratista ni la justificación de interventoría.
- No se verifica el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del contratista. Cláusula tercera del contrato.
- No se encuentra informe de interventoría.

Lo anterior incumpliendo lo exigido por la Resolución No. 152 de 1999 “Por la cual se reglamentan las funciones de interventoría de los contratos suscritos por el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT”

4.5.2.5. Contrato No. 017 del 04-05-04- \$100. millones, adición \$50.millones – ASLECOL LTDA

Clase de Contrato: Prestación de servicios. Contratación Directa.

Objeto:”... El CONTRATISTA, se obliga para con el FONDATT, a realizar la “PROYECCIÓN DE AUTOS DE APERTURA, PRUEBAS, FALLOS, RECURSOS Y OTROS ACTOS PROFERIDOS EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS QUE INICIA LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ (FONDATT) CONTRA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PERSONAS NATURALES POR INFRACCIÓN A LAS NORMAS QUE LOS REGULAN” de acuerdo con los Términos de Referencia y la propuesta presentada, la cual hace parte integral del presente documento.”



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Observación Administrativa:

Los estudios previos realizados no consultaron las necesidades reales de la entidad, teniendo en cuenta que el contrato se adicionó en un 50% y se prorrogó en dos meses más. Como se observa, la adición y la prórroga no son coherentes con el contrato inicial, si tenemos en cuenta que el principal se suscribió por un valor de \$100.000.000.00 y un plazo de ejecución de nueve (9) meses, lo que determinaría que el contratista ejecuta la adición de \$50.000.000.00 en sólo dos (2) meses. Lo anterior evidencia que los estudios previos no se ajustaron a lo establecido en el artículo 8, numerales 3 y 4 del Decreto 2170 de 2002, en cuanto a las condiciones de plazo y valor estimado del contrato.

No se encuentran en la carpeta del contrato, los informes de actividades del contratista de los meses de Julio, Agosto, Septiembre, de 2004, de conformidad con lo ordenado a los interventores en el numeral 9 artículo 2 de la Resolución 152 de 1999.

4.5.2.6. Contrato No. 111 de 05-08-03 –\$2.542.43 millones, Data Tools S.A.

Clase de Contrato: Prestación de servicio. Licitación No. 024 de 2003.

Objeto: “El contratista se obliga con el FONDATT a prestar el servicio de soporte informático y servicios de tecnología para la gestión de información de contravenciones de tránsito y transporte de la STT”.

Revisados los trámites realizados por las Inspecciones de Tránsito a través del sistema SICON operado por la firma contratista Data Tools, que administra la base de datos de comparendos y demás procedimientos automatizados desde mayo de 2001, dentro del proceso auditor se detectaron quejas por parte de los usuarios, que a continuación se describen:

1. Para el proceso sancionatorio relacionado con las infracciones Nos. 85 – “Permitir el servicio público de pasajeros que no tengan las salidas de emergencia exigidas; en este caso la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado, así como al propietario; si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.” y 90 – “Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente; en este caso la multa se impondrá solidariamente a la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

empresa a cual esté afiliado el vehículo y al propietario; además el vehículo será inmovilizado.” En febrero de 2004 se requirió al contratista Data Tools para que, de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, los procesos automáticos de estas infracciones involucraran a los propietarios de los vehículos y a la empresa de transporte público a que estuvieran afiliados. Sin embargo, en septiembre de 2004 aún la solicitud no había sido atendida. De otro lado, las resoluciones se estaban generando con información del anterior Código Nacional de Tránsito sin tener en cuenta las directrices emanadas de la Subsecretaría Jurídica de la STT.

2. Se constató que a la fecha (Mayo de 2005), se continúan expidiendo Resoluciones de apertura de audiencia sin la correspondiente firma del Inspector de Tránsito, igualmente, se hallaron errores en cuanto al funcionario competente para firmar las Resoluciones por parte de la Entidad.
3. Se estableció respuesta lenta del Sistema de Información al adelantar los diferentes trámites, lo que genera congestión de usuarios.
4. Se presenta la radicación de un mismo comparendo con diferente número de proceso, generando congestión de la base de datos, falta de confiabilidad de la información y dificultad al usuario al tener que adelantar mayor número de trámites y aclaraciones.
5. Se generan reportes no confiables, ya que contienen información que no corresponde con las actuaciones realizadas por los radicadores o los Secretarios de Inspección. Es el caso de la inclusión de comparendos de una inspección en otra o que presentan diligencias que no se han realizado (Audiencia y Fallo).
6. Al hacer seguimiento a expedientes se detectó información errada al incluir como responsables de las diligencias adelantadas a funcionarios que no han laborado en las inspecciones.
7. Se estableció el caso de que el sistema asigna dos reclamaciones seguidas a una misma Inspección, a pesar de que el reparto debe hacerse en forma equilibrada entre las 20 inspecciones.
8. De conformidad con el procedimiento establecido, en el lapso comprendido entre 2000 y 2002, la Inspección Sexta era la única facultada para exonerar o derogar comparendos. En la verificación adelantada se estableció que otras



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

inspecciones realizaban esta labor, incumpliendo el procedimiento puesto que estas inspecciones exclusivamente atendían choques simples, generando la posibilidad de manipular la información.

9. En el cargue de comparendos al sistema se presenta inconsistencia al detectar que en ocasiones la información incluida no corresponde con el número de cédula, la fecha o el número de la placa del vehículo, lo cual ha ocasionado tener que decretar la caducidad de algunos actos administrativos al efectuar la apertura de expedientes a personas que no son los responsables.

De otra parte, se determinó incumplimiento contractual al establecer las siguientes circunstancias:

La Cláusula Primera **OBJETO**: *El contratista se obliga con el FONDATT a prestar el servicio de “SOPORTE INFORMÁTICO Y SERVICIOS DE TECNOLOGÍA PARA LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA STT, de acuerdo con lo consignado en el pliego de condiciones y la propuesta de contratista”, en la CLÁUSULA SEGUNDA – ALCANCE DEL SERVICIO: Para el desarrollo del presente contrato, el contratista deberá desarrollar las actividades necesarias para la correcta, cabal y continua prestación del servicio acatando lo consignado en el capítulo 3 del pliego de condiciones “ESPECIFICACIONES TÉCNICAS”, en especial lo referente a los Alcances del Servicio.*

Revisado el pliego de condiciones, numeral 3.3.2. Alcance funcional se estableció que, en el mismo se incluye la implementación del módulo Correspondencia, bajo las siguientes especificaciones:

Objetivo: *Controlar y hacer seguimiento al proceso de correspondencia interna y externa de toda la entidad.*

Alcance: *Todas las áreas de la STT, contratista de correspondencia y ciudadanos y entidades que se comuniquen con la STT.*

Funcionalidad básica: *Realizar un registro y control automatizado de toda la correspondencia entrante y saliente de la STT. Desde su radicación y distribución interna hasta la entrega y los cumplidos de la correspondencia que sale. Debe integrarse al proceso de PRQ.*

En el informe de interventoría, correspondiente al periodo 28 de febrero a 27 de marzo de 2005, en lo referente al módulo de correspondencia se aclara:

“En este periodo se realizaron las siguientes actividades: concluir el plan de capacitación, se realizaron los ajustes al modulo, se hicieron las pruebas para el cargue de la información histórica de acuerdo a la nueva estructura.

La Directora de Apoyo Corporativo (Dra. Lucia Fernanda Moya) y el señor Henry Vaquero manifiestan en el comité de seguimiento del 28 de marzo de 2005, que aunque el modulo de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

correspondencia del sistema SICON está listo y ya se capacitó al personal, no consideran conveniente utilizar este modulo, dado que el sistema está contratado hasta el 26 de mayo de 2005 y no encuentran sentido cambiar de sistema por tan corto tiempo, por lo tanto deciden que siguen utilizando el sistema actual hasta tanto la administración de la STTB indique la acción a seguir.”

En lo que tiene que ver con el módulo de Control de Transporte Público y Proceso Sancionatorio en el pliego de condiciones, numeral 3.3.2. Alcance funcional se estableció:

“Objetivo: Realizar acciones de control, vigilancia y sanción previstas en la ley para las empresas de transporte público que cometan infracciones dispuestas en los Decretos 170, 172 y 176 de 2001. Para su implementación el cronograma debe incluir este modulo como prioritario”

Alcance: Este procedimiento aplica para la empresa investigada, ciudadano, profesional grupo de transporte público, subsecretario jurídico y funcionarios SubSecretaría Operativa. Cubre desde la imposición de sanción, el proceso de investigación hasta la notificación del fallo.

Funcionalidad básica: Mantener actualizados los maestros de datos de transporte público (empresas, conductores, propietarios, vehículos, tarjetas de operación, plan de rodamiento, fondo de reposición, etc.). Generar la información requerida para ejercer el control de las empresas de transporte público tanto en vía como en las visitas de auditorias administrar automáticamente el proceso sancionatorio a las mismas (generación o registro de sanciones, cartera y debido proceso)

En el informe de interventoría, correspondiente al periodo 28 de febrero a 27 de marzo de 2005, en lo referente al módulo de Transporte Público, se manifiesta:

“El modulo esta listo, se puede usar ya que están cargados los comparendos, esta pendiente que se definan los funcionarios de la STT que van a utilizar este modulo. Por su parte la doctora Luz Helena informo que a la fecha cuenta solo con un funcionario y no es suficiente para adelantar esta labor.”

Como se puede observar, los módulos de Correspondencia y Transporte Público, no obstante haber sido entregados por parte del contratista, no fueron puestos en funcionamiento durante la ejecución contractual, incumpliendo los términos del contrato en cuanto al Objeto desconociendo lo establecido en el artículo 1602 del Código Civil en concordancia con lo previsto en el artículo 4, numeral 1, de la Ley 80 de 1993 que establece: *“Exigirán al contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante”,* lo anterior para efectos de que las entidades estatales cristalicen la consecución de los fines de la contratación adelantada. Con la anterior situación se está generando un presunto detrimento al patrimonio del distrito en cuantía de \$290.68 millones.

La cuantificación de la cifra anteriormente mencionada se determina de conformidad con el porcentaje de participación de los procesos en el total de la propuesta, establecido en el Pliego de Condiciones – Licitación Pública No. 024 de 2003 con el Objeto de: “Contratar el soporte informático y servicios de tecnología para la gestión de información de contravenciones de tránsito y



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

transporte – SICON”, que el CAPÍTULO 4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS, numeral 4.5. Evaluación Técnica, 4.5.1 Obtención del puntaje técnico de cumplimiento de FUNCIONALIDAD DEL SISTEMA – INSPECCIÓN (Máximo 350 puntos), que a continuación se identifica:

...“En el proceso de verificación la funcionalidad del sistema, el FONDATT-STT asignará un puntaje de trescientos cincuenta (350) puntos.

Estos puntos son fijados con base en una inspección técnica de la STT al sistema de información de cada proponente, para lo cual deberá realizar una demostración en vivo de la aplicación ofrecida para la prestación del servicio.

La demostración deberá hacerse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de cierre de la Licitación en el sitio establecido por el proponente en Bogotá y cuya ubicación deberá ser claramente indicada en el formato de carta de presentación de la propuesta.

Para este fin la STT asignará dos personas con conocimientos técnicos en sistemas de información y con experiencia en el manejo de sistemas de control de Tránsito y Transporte, con el fin de validar las características técnicas requeridas para el sistema de información y el alcance funcional requerido. El resultado de esta inspección se reflejará en un formato de lista de chequeo que la Oficina Asesora de Tecnología de la STT diligenciará y firmará junto con el proponente. Este formato hará parte integral de la propuesta y se tendrá en cuenta para la evaluación técnica correspondiente como parte del cumplimiento de los requerimientos mínimos solicitados.

Con el fin de alimentar el sistema para la demostración, la STT suministra con este Pliego de condiciones un archivo plano con una base de datos correspondiente a 100 usuarios, en diferentes condiciones, que una vez procesados por el sistema del proponente deben reproducir características específicas para la prueba de las funcionalidades requeridas por el sistema. La prueba consiste en verificar cada una de las funcionalidades enunciadas en este documento.

A continuación se describen los criterios que permitirán al proponente obtener el puntaje de trescientos cincuenta (350) puntos por el cumplimiento de la funcionalidad del sistema, en el entendido que ha cumplido con la totalidad de los requerimientos técnicos mínimos especificados en el formato No. 4 de estos pliegos de condiciones:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Criterios de asignación de puntaje de funcionalidad del sistema

PROCESOS	Puntaje Funcionalidad completa
ACCIDENTALIDAD	5
ADMINISTRACION DE COMPARENDERAS MANUALES NACIONALES, PEDAGOGICAS E INFORMES DE ACCIDENTALIDAD	10
COBRO COACTIVO	30
INMOVILIZACION DE VEHÍCULOS	10
RECAUDO DE MULTAS	35
SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO	35
SANCIONES POR NO REVISION TECNICO-MECANICA	10
SANCIONES POR CONTAMINACION AMBIENTAL	5
AMONESTACIONES	5
SANCIONES POR EMBRIAGUEZ	10
SEGUNDA INSTANCIA	10
CARGA DE INFORMACION	15
PETICIONES, QUEJAS Y RECLAMOS	10
CONTROL DE TRASNPORTE PÚBLICO Y PROCESO SANCIONATORIO	35
MESA DE CONTROL	30
COBRO PERSUASIVO	15
RETENCION DE LICENCIAS	15
CORRESPONDENCIA	15
Funcionalidad WEB-base operativa durante la prueba en vivo (Inspección)	50
TOTAL máximo	350

.....”

Aplicando idénticos parámetros a los anteriormente mencionados, incluidos en el Pliego de Condiciones, tendientes a determinar la asignación de puntaje de funcionalidad del sistema, se establece la cuantificación del posible hallazgo fiscal, de conformidad con la información presentada en el siguiente cuadro:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 29
CUANTIFICACIÓN DE LOS PROCESOS DE ACUERDO CON EL PUNTAJE DE
FUNCIONALIDAD DEL SISTEMA

Millones de \$		
PROCESOS	Puntaje Funcionalidad completa	Valor
ACCIDENTALIDAD	5	36,33
ADMINISTRACION DE COMPARENDERAS MANUALES NACIONALES, PEDAGOGICAS E INFORMES DE ACCIDENTALIDAD	10	72,67
COBRO COACTIVO	30	218,01
INMOVILIZACION DE VEHÍCULOS	10	72,67
RECAUDO DE MULTAS	35	254,34
SANCCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO	35	254,34
SANCCIONES POR NO REVISION TECNICO-MECANICA	10	72,67
SANCCIONES POR CONTAMINACION AMBIENTAL	5	36,33
AMONESTACIONES	5	36,33
SANCCIONES POR EMBRIAGUEZ	10	72,67
SEGUNDA INSTANCIA	10	72,67
CARGA DE INFORMACION	15	109,00
PETICIONES, QUEJAS Y RECLAMOS	10	72,67
CONTROL DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PROCESO SANCIONATORIO	35	254,34
MESA DE CONTROL	30	218,01
COBRO PERSUASIVO	15	109,00
RETENCION DE LICENCIAS	15	109,00
CORRESPONDENCIA	15	109,00
Funcionalidad WEB-base operativa durante la prueba en vivo (Inspección)	50	363,35
TOTAL	350	2.543,42

Para el módulo Control de Transporte Público y Proceso Sancionatorio se asigna un puntaje de 35 sobre 350, lo que permite establecer su valor en \$254,34 millones.

En cuanto al módulo de Correspondencia, de conformidad con el pliego de condiciones, aclarando y desagregando sus funcionalidades básicas se identificaron las siguientes:

1. Registro y control automatizado de toda la correspondencia entrante y saliente de la STTB.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

2. Radicación y distribución interna hasta la entrega de cumplidos de correspondencia que sale.
3. Integración con las funcionalidades de PQR.

En desarrollo del proceso auditor se verificó que lo correspondiente a “Radicación y distribución interna hasta la entrega de cumplidos de correspondencia que sale”, no presta el servicio para el cual fue contratado.

Teniendo en cuenta que las funcionalidades “Registro y control automatizado de toda la correspondencia entrante y saliente de la STTB” e “Integración con las funcionalidades de PQR”. están implementadas y se utilizan para la generación y control de correspondencia saliente de citaciones por sanciones a multas por revisión técnico mecánica y en el módulo de PQR que opera en los procesos sancionatorios de las inspecciones, se evidencia que el módulo de correspondencia se encuentra funcionando parcialmente.

Para la valoración del módulo de Correspondencia se asigna un puntaje de 15 sobre 350, lo que permite establecer su valor en \$109, millones y como se evidencia incumplimiento de una tercera parte se cuantifica éste en \$36.33 millones.

Sumando el valor calculado correspondiente a incumplimiento por cada uno de los módulos, Control de Transporte Público y Proceso Sancionatorio \$254,34 y Correspondencia \$36.33 respectivamente, se obtiene una cuantificación del presunto daño patrimonial al estado, en los términos previstos en el Artículo 6 de la Ley 610 de 2000, por un total de \$290.67 millones.

De igual forma la conducta desplegada por el administrador público en el desarrollo de su gestión fiscal en la Secretaría de Tránsito y Transporte se puede enmarcar en falta disciplinaria prevista por la Ley 734 de 2002 – Nuevo Código Disciplinario Único, Artículo 34 – Deberes, numerales 1, 2, 3, y el Artículo 35 – Prohibiciones, numeral 1.

4.5.2.7. *Contrato 027 de 23-06-04 – SETECSA S.A*

Contrato de Prestación de Servicios – Contratación Directa.

Objeto: Prestación del servicio de la digitación y la digitalización de los formatos de orden de comparendo nacional diarios, los formatos de datos de prueba con



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ayudas tecnológicas para imposición de comparendos y sus respectivas pruebas y de los informes de infracción de transporte diario, de conformidad con lo consignado en los términos de referencia y la propuesta del contratista.

Observación Administrativa:

El contrato 027 de 2004 con la firma Seguridad Técnica S.A. SETECSA, se suscribió por \$100.000.000 sin tener en cuenta que la oferta del proponente fue por \$99.429.400 y que ésta hace parte integral del contrato. En este proceso contractual se sobrepasó el valor de la propuesta del contratista en \$570.600 más el 50% de la adición por valor de \$285.300 para un total de \$855.900 desconociendo lo establecido en la propuesta económica del proponente e incumpliendo la recomendación del Comité de Adjudicaciones mediante Acta de Evaluación y Adjudicación de la Contratación Directa STT-PMC011 - 2004.

Lo anterior en contravención del numeral 4 del Artículo 25 – Del principio de Economía de la Ley 80 de 1993.

4.5.2.8. Liquidación Contrato de Concesión de Patios 093 de 1996.

La Secretaría de Tránsito y Transporte mediante la Licitación Pública No. 14 de 1996, celebró el *contrato de Concesión* de patios 093 de 1996 con el señor Jaime Hernando Lafaurie Vega, con el objeto de: "El Concesionario se obliga para con el FONDATT a explotar por su cuenta y riesgo el servicio de patios (garajes) que presta la Secretaría de Tránsito y Transporte y administrar los patios que usufructúa el FONDATT- SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE a las tarifas oficiales fijadas por el mismo.

Los Ingresos provenientes de la *Concesión* entre Noviembre de 1996 y Diciembre de 2003, ascendieron a \$28.095.2, de los cuales la STT- FONDATT percibió \$5.797.5 millones.

Teniendo en cuenta el procedimiento establecido para la liquidación del contrato, los valores a favor de las partes se muestran a continuación.

El número de vehículos trasladados al patio único de la Secretaría de Tránsito y Transporte con menos de tres años al 19 de noviembre de 2003 fue de 2.773, que generaron un valor total por el servicio de garaje de once mil trescientos cincuenta millones (\$11.350.0), en Otrosí de julio 30 de 2002 se estableció que "*si a la liquidación del contrato, la suma resultante de multiplicar el 73.072% equivalente a su*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

participación contractual por el valor de la prestación del servicio de patios sobre los rodantes existentes al momento de la liquidación, el concesionario, le cancelara al FONDATT la diferencia correspondiente a su favor, so pena de la efectividad de las garantías constituidas, dentro de los 60 días siguientes a la liquidación del contrato" por lo tanto al concesionario le corresponde la suma de ocho mil doscientos noventa y tres millones (\$8.293.7) que representa el 73.072% establecido.

CUADRO 30
SUMAS A FAVOR DEL CONTRATISTA

	Millones de \$
Vehículos trasladados al patio único	8.293.7
Vehículos salidos mediante sentencias judiciales	1.001.2
Reintegros al contratista	2.2
Actualizaciones del capital (09/07/04 al 15/04/05)	180.2
Intereses generados por la deuda	390.7
Total	9.868.1

Fuente. Resolución 101 de 2005 - Secretaría de Tránsito y Transporte- FONDATT.

El valor de la cartera por concepto de servicios de vehículos que salieron por orden de la Fiscalía General de la Nación y por fallos judiciales, al 19 de noviembre de 2003, asciende a la suma de mil un millones (\$1.001.2).

El contratista entregó con posterioridad a la terminación del contrato seis vehículos por concepto de fallos judiciales, cuyo valor del servicio fue de dos millones (\$2.2).

El saldo a favor del contratista fue estimado en nueve mil doscientos noventa y siete millones (\$9.297.1) valor que fue actualizado a marzo 15 de 2005, generando recursos adicionales de ciento ochenta (\$180.2) millones.

El valor de los intereses generados fue calculado al doble de la tasa de interés legal civil, como lo ordena el artículo 4 de la Ley 80 de 1993; estableciendo una tasa del doce por ciento efectivo anual, cálculo que fue realizado mes a mes y finalmente se sumó al capital adeudado a partir del surgimiento de cada obligación, hasta el 29 de diciembre de 2003; este valor ascendió a la suma de trescientos noventa millones (\$390.7).

SalDOS a favor de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT : Los valores establecidos en favor de la Secretaría de Tránsito y Transporte se relacionan a continuación:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 31
SALDOS A FAVOR DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

	Millones de \$
Fondo de Reserva para la liquidación del contrato	2.892.7
Intereses generados por el Fondo de reserva	94.3
Intereses generados por el Fondo de Reserva 11-12-03 al 29-12-03	16.4
Actualización recursos del Fondo de Reserva del 11 al 29 de dic/03	8.7
Actualización intereses del 11 al 29 de dic/03	0.2
Abono por acuerdos de pago	1.037.2
Participación STT por servicio recaudados al final del contrato	13.2
Actualización de esta participación	1.0
Intereses generados por estos servicios	2.0
A favor de la STT. Fondatt	4.066
Resolución 160 de 2004. Imposición de Cláusula Penal -Multa	92.4
Saldo a favor del concesionario	5.709.6

Fuente. Resolución 101 de 2005 - Secretaría de Tránsito y Transporte- FONDATT.

El Fondo de Reserva para la liquidación del contrato a diciembre 11 de 2003 ascendió a dos mil ochocientos noventa y dos millones (\$2.892.7), este fondo a diciembre 11 de 2003, generó intereses por valor de noventa y cuatro millones (\$94,3).

El valor de dieciséis millones (\$16.4) corresponde a los intereses generados por el Fondo de Reserva actualizado del periodo 11 al 29 de diciembre de 2003. El valor de ocho millones (\$8.7) representa la actualización del Fondo de Reserva del 11 al 29 de diciembre de 2003 y el valor de (\$0.2) millones, representa la actualización de los intereses generados del 11 al 29 de diciembre de 2003.

Con la firma de los Acuerdos de Pago I y II el 29 y 31 de diciembre de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte canceló al contratista el valor de mil treinta y siete millones (\$1.037.2), como abono a la suma a cargo de la entidad (STT) para la liquidación del contrato.

Una vez finalizado el contrato, a la Secretaría de Tránsito y Transporte le corresponde por participación de vehículos inmovilizados retirados, la suma de trece millones (\$13.2). El valor aproximado de un millón de pesos (1.0) corresponde a la actualización de los recaudos una vez finalizado el contrato.

Los dos millones (2.0) corresponden a los intereses que generaron las participaciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte entre el 11 de diciembre de 2003 y el 15 de marzo 2005.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Mediante Resolución 0160 de 2004, "Por medio de la cual se declara un incumplimiento del contrato 093 de 1996 y se impone una cláusula penal pecuniaria" una vez resueltos los recursos interpuestos en la vía gubernativa se determinó el valor de la Cláusula Penal pecuniaria en la suma de noventa y dos millones (92.4).

Una vez determinados los valores a favor de las partes, la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT procedió a la liquidación unilateral del contrato, mediante la expedición de la Resolución 101 de marzo 15 de 2005, donde se establecieron valores a favor del contratista en cuantía de cinco mil setecientos nueve millones (\$5.709.6).

El apoderado del concesionario mediante comunicación recibida en la Secretaría de Tránsito y Transporte (12 de abril de 2005), informa que interpuso recurso de reposición en busca de la revocatoria de la Resolución 101 de 2005 que liquidó unilateralmente el contrato, indicando que en ésta se deben incluir partidas por valor de treinta y dos mil ciento treinta y siete millones (\$32.137.0) actualizado a fecha reciente, valor de las pretensiones que el concesionario fundamenta en los siguientes conceptos: Rodantes entregados a la STT-FONDATT, al momento de la terminación del contrato, Mayor valor entre el servicio de patios prestados y las participaciones obtenidas, Valor del servicio de patios a vehículos de tracción animal, Vehículos vinculados y rematados al proceso de jurisdicción coactiva, Saldo de Remates efectuados y Sobrecostos causados en la ejecución del contrato.

Sobre el tema este Ente de Control, en Octubre 5 de 2004, mediante Oficio 10100-018777, formuló Control de Advertencia a la Administración Distrital por la Omisión de la liquidación del contrato de concesión.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.6. EVALUACIÓN BALANCE SOCIAL Y PLAN DE DESARROLLO

4.6.1. Balance Social

Mediante el análisis del Balance Social de la Secretaría de Tránsito y Transporte, STT – FONDATT, se hará referencia a los beneficiarios potenciales de la gestión de la entidad producto de la ejecución de los Planes de Desarrollo “Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado” y “Bogotá sin Indiferencia” así como su correspondiente armonización.

4.6.1.1. Diagnóstico

- Misión de la Entidad

Garantizar la óptima movilidad, seguridad y efectivo control sobre el tránsito y el transporte en la ciudad, generando conciencia colectiva de prevención y autorregulación ciudadana, mediante una cultura institucional de excelencia, transparencia y compromiso.

- Compromisos de la Entidad

Los compromisos que asume la Secretaría de Tránsito y Transporte, STT – FONDATT, se ven reflejados en las solicitudes de la comunidad, que son consolidadas por medio de los problemas sociales identificados, los cuales se abordarán a través de la contratación, permitiendo con esto la ejecución de los diferentes proyectos de inversión que le han sido asignados en los Planes de Desarrollo “Bogotá para vivir todos del mismo lado”, “Bogotá sin indiferencia” y su correspondiente armonización.

Teniendo en cuenta las políticas públicas aplicadas para afectar el problema social, los compromisos se identifican de la siguiente manera:

1. En el Plan de Desarrollo “Bogotá para Vivir Todos Del Mismo Lado”, se estableció el programa “Movilidad Inteligente” dentro del Objetivo “Productividad”, el cual estuvo vigente hasta mayo de 2004 y para el segundo semestre de 2004 en el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, se desarrollaron en el programa “Red de Centralidades Distritales y Hábitat desde los barrios y las UPZs”, las estrategias para racionalizar el desplazamiento de las personas y mercancías, reducir los viajes originados en intercambio de



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

información, economía y estrategias como Movilidad con seguridad y conectividad con la región.

2. En el eje de reconciliación del Plan de desarrollo Bogotá sin Indiferencia se establecieron dos programas que intervienen en el tema como son Gestión pacífica de conflictos y Comunicación para la reconciliación.
 3. Dentro del Objetivo de gestión pública humana, la STT se identifica con los programas Administración moderna y humana, gestión de ingresos y control a la evasión y sistema distrital de información.
- Identificación de los Problemas sociales que va a atender.

Dentro de los problemas a atender se cuentan:

1. La movilidad: Uno de los mayores problemas que se afronta y que afecta la productividad y el bienestar en general de toda la ciudadanía, al involucrar temas como la accidentalidad, la eficiencia, la seguridad y la economía.

La cultura de la movilidad, la corresponsabilidad y la participación en la identificación de las problemáticas de la ciudad referente a la movilidad son factores que la ciudadanía no apropia o no conoce, problemas que se ven reflejados en los índices de accidentalidad.

Con la identificación de este problema y la correspondiente aplicación de los diferentes programas se busca disminuir los tiempos de desplazamiento, aumentar la velocidad promedio de tránsito en la ciudad y generar condiciones de movilidad con seguridad.

2. Prevención y Educación Vial: La falta de conciencia, educación y apropiación de la ciudad, son factores que inciden en la accidentalidad y movilidad en Bogotá. Se estima que los accidentes se originan cuando los usuarios de las vías no respetan ni acatan las normas establecidas.

Se persigue con los diferentes proyectos mejorar la conducta ciudadana frente al sistema de movilidad por medio de la construcción colectiva y progresiva de una cultura hacia la movilidad segura, mediante la política de educación para la formación de una conciencia social responsable con la movilidad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- Atención al Usuario: El servicio prestado al usuario por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte resulta en ocasiones costoso para el ciudadano en términos de tiempo y eficiencia, lo que afecta el tiempo productivo del mismo y genera una percepción negativa de la entidad.

Al implementar los programas, se pretende mejorar la atención y los tiempos de respuesta al ciudadano en los servicios que presta la Secretaría de Tránsito, generando así una mejor percepción y un menor costo en términos de tiempos de respuesta por medio de una gestión adecuada y eficaz, manejo responsable de los recursos e integración de tecnologías informáticas.

- Recursos con que dispone la STT para la solución de estos problemas.

El presupuesto total asignado por proyecto conforme a los planes de Desarrollo y su correspondiente armonización se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO 32

TOTAL PRESUPUESTO ASIGNADO A LA STT- FONDATT

Millones de \$

PROYECTOS	PRESUPUESTO			EJECUCIÓN			GIROS			RESERVAS		
	BPV	BSI	TOTAL 2004	BPV	BSI	TOTAL 2004	BPV	BSI	TOTAL 2004	BPV	BSI	TOTAL 2004
1165 Accidentalidad	281,02	2.688,93	2.969,95	281,02	2.250,55	2.531,57	260,88	495,63	756,51	20,13	1.754,93	1.775,06
6094 Fortalecimiento	1.002,42	1.492,00	2.494,42	1.000,12	1.108,97	2.109,09	937,75	150,64	1.088,39	62,37	958,33	1.020,70
6219 Convenio Policia	558,59	21.260,75	21.819,34	558,59	13.942,40	14.500,99	451,93	7.052,53	7.504,45	106,66	6.889,87	6.996,53
7132 Recaudo	294,30	999,76	1.294,06	290,24	923,62	1.213,86	280,49	308,32	588,81	9,74	615,30	625,04
7253 Distri. Oper. Trán	795,75	988,65	1.784,40	783,41	866,29	1.649,70	717,13	445,03	1.162,16	66,28	421,26	487,53
7254 semaforos	10.207,51	28.132,71	38.340,22	10.161,71	27.749,59	37.911,30	8.244,12	6.589,98	14.834,10	1.917,59	21.159,61	23.077,21
0339 plan maestro		2.157,26	2.157,26		1.839,42	1.839,42		201,04	201,04	0,00	1.638,38	1.638,38
0348 integracion tec		4.507,23	4.507,23		4.464,90	4.464,90		1.045,70	1.045,70	0,00	3.419,19	3.419,19
TOTAL	13.139,59	62.237,29	75.376,88	13.075,09	53.145,73	66.220,82	10.892,30	16.288,86	27.181,17	16.288,86	27.181,17	39.039,65

Fuente: Ejecución Pasiva STT 2004 - BPV: Bogotá para vivir todos del mismo lado - BSI: Bogotá sin Indiferencia.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 33
ARMONIZACIÓN PRESUPUESTO PLANES DE DESARROLLO BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS
DEL MISMO LADO Y BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA

Millones de \$

PROYECTOS		PRESUPUESTO	% DE PARTICIPACIÓN EN EL PRESUPUESTO	EJECUTADO	% DE EJECUCIÓN
1165	Accidentalidad	2.969.95	3.94%	2.531.57	85.24%
6094	Fortalecimiento	2.494.42	3.31%	2.109.09	84.55%
6219	Convenio policía	21.819.34	28.95%	14.500.99	66.46%
7132	Recaudo	1.294.06	1.72%	1.213.86	93.80%
7253	Distritos Operativos de Tránsito	1.794.40	2.38%	1.649.70	91.94%
7254	Semáforos	38.340.22	50.86%	37.911.30	98.88%
0339	Plan Maestro de Movilidad	2.157.26	2.86%	1.839.42	85.26%
0348	Integración Técnica	4.507.23	5.98%	4.464.90	99.06%
		75.376.88	100.00%	66.220.82	87.85%

Fuente: Ejecución Pasiva STT 2004

Partiendo de la información consignada en los cuadros N° 32 y 33, se tiene lo siguiente:

Para el proyecto 1165 Accidentalidad se destinaron recursos en cuantía de \$2.969.95 millones es decir el 3.94% del total del valor presupuestado, de los cuales \$281.02 Millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y \$2.688,93 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia. La ejecución que alcanzó este proyecto en el 2004 fue del 85.24%.

En el proyecto 6094 Fortalecimiento se destinaron un total de recursos por \$2.494.42 millones es decir el 3.31% del total del valor presupuestado, de los cuales \$1.002.42 millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y \$1.492.0 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia, alcanzando el proyecto en el 2004 una ejecución del 84.55%.

De otra parte para el proyecto 6219 Convenio con la Policía Nacional, se apropiaron recursos en cuantía de \$21.819.34 millones, es decir, el 28.95% del total del valor presupuestado, de los cuales \$558.59 Millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y \$21.260.75 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia. La ejecución que alcanzó este proyecto en el 2004 fue del 66.46%.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En lo que tiene que ver con el proyecto 7132 Recaudo, los recursos apropiados ascendieron a la suma de \$1.294.06 millones es decir el 1.72% del total del valor presupuestado, de los cuales \$294.30 Millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y \$999.76 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia, alcanzando el proyecto en el 2004 una ejecución del 93.80%.

Para el proyecto 7253 Distritos Operativos de Tránsito, se destinaron recursos en cuantía de \$1.794.40 millones, es decir, el 2.38% del total del valor presupuestado, de los cuales \$795.75 millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y \$998.65 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia, la ejecución que alcanzó este proyecto en el 2004 fue del 91.94%.

Para el proyecto 7254 Semaforización, se destinaron recursos en cuantía de \$38.340.22 millones es decir el 50.86% del total del valor presupuestado, de los cuales \$10.207.51 millones corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado y 28.132.71 millones del Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia, alcanzando el proyecto en el 2004 una ejecución del 98.88%.

En lo que respecta al proyecto 0339 Plan Maestro de Movilidad, se destinaron recursos en cuantía de \$2.157.26 millones, es decir, el 2.86% del total del valor presupuestado, que corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia. La ejecución que alcanzó este proyecto en el 2004 fue del 85.26%.

Para el proyecto 0348 Integración Técnica, se destinaron recursos en cuantía de \$4.507.23 millones es decir el 5.98% del total del valor presupuestado, que corresponden al Plan de Desarrollo Bogotá Sin Indiferencia, alcanzando el proyecto en el 2004 una ejecución del 99.06%.

De acuerdo con los problemas identificados, para su solución se dispone de los siguientes recursos:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 34

EJECUCIÓN FÍSICA DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA DE MOVILIDAD

		Millones \$			
PROYECTOS	PRESUPUESTO	% DE PARTICIPACIÓN	GIROS	% EJECUCIÓN FÍSICA	
1165	Accidentalidad	0.00	0.00%	0.00	0.00%
6094	Fortalecimiento	0.00	0.00%	0.00	0.00%
6219	Convenio policía	19.637.41	34.89%	6.754.01	34.39%
7132	Recaudo	0.00	0.00%	0.00	0.00%
7253	Distritos Operativos de Tránsito	753.65	1.34%	488.11	64.77%
7254	Semáforos	33.739.39	59.94%	13.054.00	38.69%
0339	Plan Maestro de Movilidad	2.157.26	3.83%	201.04	9.32%
0348	Integración Técnica	0.00	0.00%	0.00	0.00%
TOTAL	56.287.71	100%	20.497.16	36.42%	

Fuente: Ejecución Pasiva STT 2004.

Tal como se aprecia en el cuadro anterior, la ejecución física de los proyectos que atienden el problema de movilidad presentaron individualmente el siguiente cumplimiento: 6219 Convenio con la Policía de 34,39%; 7253 Distritos Operativos de Tránsito del 64.77%; 7254 Semáforos del 38.69% y el 0339 Plan Maestro de Movilidad del 9.32%, para una ejecución general del 36.42%

CUADRO 35

EJECUCIÓN FÍSICA DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA PREVENCIÓN Y EDUCACIÓN VÍAL

		Millones \$			
PROYECTOS	PRESUPUESTO	% DE PARTICIPACIÓN	GIROS	% EJECUCIÓN FÍSICA	
1165	Accidentalidad	2.969.95	31.99%	756.51	25.47%
6094	Fortalecimiento	0.00	0.00%	0.00	0.00%
6219	Convenio policía	2.181.93	23.50%	750.45	34.39%
7132	Recaudo	0.00	0.00%	0.00	0.00%
7253	Distritos Operativos de Tránsito	681.87	7.34%	441.62	64.77%
7254	Semáforos	3.450.62	37.17%	1.335.07	38.69%
0339	Plan Maestro de Movilidad	0.00	0.00%	0.00	0.00%
0348	Integración Técnica	0.00	0.00%	0.00	0.00%
TOTAL	9.284.37	100%	3.283.65	35.37%	

Fuente: Ejecución Pasiva STT 2004.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En lo que tiene que ver con la atención del problema Prevención y Educación Vial, de los proyectos que intervienen presentaron individualmente el siguiente cumplimiento: 1165 Accidentalidad de 25.47%; 6219 Convenio con la Policía de 34,39%; 7253 Distritos Operativos de Tránsito del 64.77% y 7254 Semáforos del 38.69% para una ejecución general del 35.37%.

CUADRO 36
EJECUCIÓN FÍSICA DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA ATENCIÓN AL USUARIO

		Millones \$			
PROYECTOS	PRESUPUESTO	% DE PARTICIPACIÓN	GIROS	% EJECUCIÓN FÍSICA	
1165	Accidentalidad	0.00	0.00%	0.00	0.00%
6094	Fortalecimiento	2.494.42	25.44%	1.088.39	43.63%
6219	Convenio policía	0.00	0.00%	0.00	0.00%
7132	Recaudo	1.294.06	13.20%	588.81	45.50%
7253	Distritos Operativos de Tránsito	358.88	3.66%	232.43	64.77%
7254	Semáforos	1.150.21	11.73%	445.02	38.69%
0339	Plan Maestro de Movilidad	0.00	0.00%	0.00	0.00%
0348	Integración Técnica	4.507.23	45.97%	1.045.70	23.20%
TOTAL	9.804.80	100.00%	3.400.36	34.68%	

Fuente: Ejecución Pasiva STT 2004.

Para la atención del problema Atención al Usuario, los proyectos que intervienen presentaron individualmente el siguiente cumplimiento: 6094 Fortalecimiento de 43.63%; 7132 Recaudo de 45.50%; 7253 Distritos Operativos de Tránsito del 64.77%; 7254 Semáforos del 38.69% y el 0339 Plan Maestro de Movilidad del 23.20%, para una ejecución general del 34.68%.

4.6.1.2. Descripción de los Problemas Sociales.

- Movilidad

La movilidad es un tema que afecta a toda la población sin diferencia de sexo, edad o estrato social. En Bogotá son muchas la personas que utilizan las vías diariamente. Cuando existe algún problema en las vías o en los flujos se ven afectadas todas las personas y finalmente la productividad de la ciudad, situación que hace necesaria la atención de las entidades para garantizar su movilidad en condiciones seguras. Teniendo en cuenta esto, la Secretaría de Tránsito dedicó



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

sus recursos a la generación de mejores condiciones de movilidad y seguridad vial.

Una de las causas que afectaron la movilidad en la ciudad en el 2004 fueron las obras que se vienen adelantando con la implementación del sistema Transmilenio, las cuales elevan los tiempos de desplazamiento y la congestión vehicular, razón por la cual la Entidad ha diseñado estrategias que mitiguen este impacto.

- Educación y Prevención Vial

La falta de Educación y conocimiento en prevención vial, el irrespeto y cumplimiento de las señales de tránsito, la falta de difusión de las normas de comportamiento en una vía, ciclo ruta o andén, han sido los factores que más morbilidad y mortalidad ha ocasionado, de ahí la implementación de las campañas pedagógicas, el trabajo de los guías de tránsito en cada una de las localidades, la difusión de las normas a través de visitas a empresas, universidades, colegios y entidades Distritales, para promover su cumplimiento voluntario, permitiendo incrementar el número de personas capacitadas e informadas sobre la forma de prevenir la accidentalidad.

- Atención al Usuario

Teniendo en cuenta los continuos desplazamientos de los ciudadanos a las diferentes sedes de la entidad y el costo que este les genera, se implementó La página web, facilitando el acceso a la información por parte de la ciudadanía, generándose 3.711 consultas diarias en promedio, lo que al año equivale a más de un millón trescientas cincuenta mil consultas.

Otros medios de acceso a la información por parte del ciudadano lo constituyeron las centrales telefónicas (call-center y línea de emergencia 127), las cuales registraron 2.091.887 llamadas, con una efectividad de atención del 80% y una disponibilidad de 24 horas.

Durante el 2004 se continuó atendiendo personalmente a los ciudadanos en las sedes de Inspecciones de Tránsito, Paloquemao, Inmovilizados, Centros Locales de Movilidad y los puntos de atención de los concesionarios, los cuales están disponibles en días hábiles.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.6.1.3. Análisis

Como consecuencia del análisis a los diferentes proyectos de inversión a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte dentro de los Planes de Desarrollo, a continuación se presentan los resultados de las actividades desarrolladas en la vigencia de 2004 para la solución a cada uno de los problemas identificados, a partir del cumplimiento de metas así:

- Movilidad

Para la solución del problema de movilidad, las metas propuestas con respecto a lo programado alcanzaron una ejecución del 85.64% y presupuestalmente del 86.96%.

En virtud de que la ejecución física del proyecto viene dada por los giros reales efectuados a 31 de diciembre de 2004, se tiene que la solución del problema de movilidad frente al presupuesto alcanzó una ejecución del 36.42% e individualmente por proyectos presentó el siguiente comportamiento:

Proyecto 6219 Convenio con la Policía, 34,39%;
Proyecto 7253 Distritos Operativos de Tránsito, 64.77%;
Proyecto 7254 Semáforos, 38.69%
Proyecto 0339 Plan Maestro de Movilidad, 9.32%.

- Educación y Prevención Vial

Para la solución de este problema se plantearon metas tales que alcanzaron una ejecución del 85.63% con respecto a lo programado y presupuestalmente del 86.39%.

En cuanto a su ejecución Física, alcanzó el 35.37%.

En lo que tiene que ver con la atención del problema Prevención y Educación Vial, los proyectos que intervienen presentaron individualmente el siguiente cumplimiento:

Proyecto: 1165 Accidentalidad de 25.47%.
Proyecto: 6219 Convenio con la Policía de 34,39%.
Proyecto: 7253 Distritos Operativos de Tránsito del 64.77%.
Proyecto: 7254 Semáforos del 38.69%.

- Atención al Usuario

Para la solución de este problema se plantearon metas tales que alcanzaron una ejecución del 92.29% con respecto a lo programado y presupuestalmente del 90.42%. En cuanto a su ejecución Física, alcanzó el 34.68%.

Para la atención del problema Atención al Usuario, los proyectos que intervienen presentaron individualmente el siguiente comportamiento:

Proyecto: 6094 Fortalecimiento de 43.63%.
Proyecto: 7132 Recaudo de 45.50%.
Proyecto: 7253 Distritos Operativos de Tránsito del 64.77%.
Proyecto: 7254 Semáforos del 38.69%.
Proyecto: 0339 Plan Maestro de Movilidad del 23.20%.

4.6.2. Evaluación Plan de Desarrollo.

El Alcalde Mayor de Bogotá, D. C., en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito por medio del Decreto 619 del 28 de julio de 2000.

Conforme a las facultades legales que le confieren la Ley 388 de 1997 y el Decreto Nacional 932 de 2002, el Alcalde Mayor de Bogotá, D. C. revisó el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito mediante los Decretos 1110 de 2000 y 469 de 2003.

El artículo 285 del Decreto Distrital 469 de 2003 asignó al Alcalde Mayor de Bogotá, D. C. la atribución de compilar en un solo cuerpo las normas vigentes del Decreto 619 de 2000 y su revisión adoptada dentro de los seis meses siguientes a la publicación de dicha revisión, con el fin de garantizar los principios de simplicidad y transparencia establecidos en el artículo 100 de la Ley 388 de 1997.

De igual forma mediante el Decreto 469 de diciembre de 2003, se aprobaron las modificaciones al POT, siendo una de las más importantes, la unificación de los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico en el Sistema de Movilidad.

Bajo este marco de políticas internacionales, en junio de 2000, se incluye en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) la política de transporte para Bogotá, bajo



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

un nuevo modelo de ciudad, se define un sistema de transporte que desarrolla elementos de sostenibilidad ambiental en la ciudad enfocado 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.

Por medio del Decreto 1029 de 1998 se trasladaron a la STT las funciones de señalización, demarcación y semaforización que adelantaba el IDU; la función de semaforización fue trasladada posteriormente a la ETB y mediante el Decreto 354 de 2001 se le asigna nuevamente esta función a la STT.

Mediante el Decreto 190 de junio 22 de 2004, se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D. C.

En el Título II, "Ajustes en el modelo de ordenamiento del Distrito Capital en la perspectiva de consolidación de la red de ciudades", Capítulo I "Políticas Generales para el Distrito Capital, Artículo 10. Política de Movilidad (artículo 10 del Decreto 469 de 2003).

Este sistema esta orientado a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales, para lo cual se deberá formular el Plan Maestro de Movilidad, que incluirá entre otros temas relacionados con la Red de Estacionamientos Públicos, las pautas para el proyecto del Tren de Cercanías y las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad.

Las deficiencias en el control de la utilización de las vías tienen un impacto directo en la eficiencia y eficacia del servicio; así mismo, y de manera indirecta generan un impacto en las finanzas de la entidad al tener relación con el rubro de multas y comparendos, cuya cartera crece, sin que hasta el momento existan eficientes mecanismos de cobro, cuando las infracciones aumentan considerablemente por la violación continua y reiterada de las normas por parte de algunos conductores reincidentes por la impunidad en las sanciones impuestas.

Es importante resaltar el hecho de la reorganización de rutas del sistema de transporte de servicio público colectivo permite reducir la sobreoferta en una forma



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

progresiva y sostenible, con elementos que garanticen eficiencia en el control de la alternativa y está orientada a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico, con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales.

Debido al crecimiento de la población de la Ciudad y su acelerado desarrollo, se genera una demanda creciente para utilizar la infraestructura vial existente que afecta la fluidez, comodidad y seguridad del tránsito en la ciudad.

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.

Las políticas internacionales de transporte urbano, por su parte definen estrategias encaminadas a ampliar el acceso de los ciudadanos de menores ingresos a través de modos de transporte de bajo costo, priorizando la infraestructura para el transporte público, el de peatones y ciclistas, contribuyendo así al desarrollo económico de la ciudad. De la misma forma, estas políticas están encaminadas a facilitar la seguridad en el transporte y disminuir los niveles de contaminación mediante adecuados programas de gestión en transporte, que buscan un balance sostenible entre oferta y demanda para generar eficiencia en el servicio, con el fin de garantizar el máximo retorno de la inversión social.

4.6.2.1 Evaluación Presupuesto de Gastos e Inversión

Para la vigencia fiscal 2004 el Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT liquidó un presupuesto inicial Gastos e Inversión de \$85.733.02 millones valor que fue objeto de modificaciones netas por \$2.721.86 millones, para un presupuesto definitivo de \$83.011.16 millones de los cuales \$75.376.88 millones, es decir el 91% se destinaron al cumplimiento de los objetivos de los Planes de Desarrollo "Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado" y "Bogotá Sin Indiferencia", alcanzando una ejecución presupuestal acumulada del 87.85% equivalente a \$66.220.63



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

millones y una ejecución física del 36.06% que tiene que ver con los giros por \$27.181.16 millones.

4.6.2.2. Evaluación por Proyecto de Inversión

Para evaluar y medir el cumplimiento de metas de los Planes de Desarrollo "Bogotá para vivir todos del mismo lado", "Bogotá Sin Indiferencia" y su correspondiente armonización, el Plan de Auditoría Gubernamental definió como muestra, los proyectos 0339 "Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá con visión Regional" y el proyecto 7254 "Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá".

- *Proyecto 0339 - Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá con visión Regional*

Fuentes de Financiación

El proyecto 0339 inició con una apropiación presupuestal de \$1.200 millones, de los cuales \$839.5 millones provienen del préstamo BIRF 7162-CO del Banco Mundial.

Durante la vigencia se realizaron varias modificaciones así:

- Traslados presupuestales

Recibió \$380 Millones de recursos propios del proyecto 348 para Financiar una encuesta de movilidad a realizar en una muestra representativa de hogares de Bogotá y el área de influencia directa recibió \$500 millones del proyecto 7254 de recursos Banco Mundial con su correspondiente contrapartida de recursos propios (\$365 Millones BM y \$135 Millones recursos propios), para contratar por una parte, un equipo de consultores que tiene como objetivo interactuar con el equipo consultor que desarrollará la Formulación del Plan Maestro de Movilidad.

Traslado presupuestal a favor por valor de \$85 Millones de recursos propios, para financiar la revisión del modelo tarifario vigente de transporte público colectivo.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- Recorte presupuestal

\$7.7 Millones de recursos del crédito del Banco Mundial.

Luego de estas modificaciones, el proyecto terminó la vigencia con una apropiación disponible de \$2'157.26 Millones (\$1.196.76 Millones de recursos Banco Mundial y \$960.5 Millones de recursos propios).

- Ejecución Presupuestal

La ejecución de las metas de este proyecto se surtió a través de la suscripción de 4 contratos de consultoría, 2 contratos de prestación de servicios, 6 contratos de servicios de consultoría, 2 convenios interadministrativos, 1 orden de compra y 1 orden de prestación de servicios con contraprestación, de la cual se giró la suma de \$201.04 millones, equivalente al 9.32% del presupuesto definitivo asignado para cumplir con las metas del proyecto.

Dentro de las metas propuestas se cuentan:

1. Formular el 20% del Plan Maestro de Movilidad.

A partir de esta formulación se definieron como prioritarios los siguientes proyectos:

- a. Sistema de información de movilidad.
 - b. Plan de seguridad vial.
 - c. Transporte público.
 - d. Plan de intercambiadores modales.
 - e. Plan de ordenamiento de estacionamientos.
 - f. Plan de ordenamiento logístico de manejo y Distribución de mercancías.
 - g. Otros componentes del Sistema de movilidad,
2. Implementar en un 20% el proyecto de reorganización del transporte público en Bogotá

Para implementar esta meta, se celebró un convenio con la Universidad Nacional, para hacer una revisión de las tarifas de transporte público colectivo y actualizar el modelo de medición.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- *Proyecto 7254 - Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral del Control del Tránsito.*

Las actividades programadas para este proyecto se encaminaron hacia la solución de los problemas sociales relacionado con atención al usuario, movilidad y accidentalidad.

Fuentes de Financiación

El proyecto inició el 2004 con una apropiación presupuestal de \$45.079.90 Millones de los cuales \$5.160.40 millones son recursos provenientes del préstamo BIRF 7162-CO, y con \$22.488.66 millones de reservas presupuestales. Luego de la armonización con el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia, un compromiso social contra la pobreza y la exclusión”, inició con una apropiación presupuestal para el 2004 por valor de \$31.855.50 Millones, de los cuales \$4.282.40 millones provienen del crédito del Banco Mundial (BIRF 7162-CO).

Durante la vigencia se realizaron varias modificaciones presupuestales así:

- Traslados presupuestales:

\$158.67 Millones al rubro de pasivos exigibles de inversión para el pago de una obligación constituida en pasivo exigible.

\$350 Millones (\$294 Millones de recursos Banco Mundial y \$56 Millones de contrapartida con recursos propios) al proyecto 1165.

\$500 Millones (\$365. Millones de recursos Banco Mundial y \$135 Millones de contrapartida con recursos propios) al proyecto 339.

- Recorte presupuestal:

\$2.714´12 Millones (\$2.669´06. Millones de recursos Banco Mundial y \$45.066.47 millones de recursos propios).



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Después de estas modificaciones, el proyecto terminó la vigencia con una apropiación disponible de \$28.132.71 Millones (\$954.34 Millones de recursos del préstamo del Banco Mundial y 27.178.37 Millones de recursos propios).

Ejecución Presupuestal

Para cumplir con las metas propuestas en el proyecto aludido, se suscribieron 2 contratos de arrendamiento, 13 contratos de compraventa, 6 contratos de consultoría, 1 contratos de contraprestación de servicios, 12 contratos de interventoría, 15 contratos de obra, 1 contrato de obra pública, 40 contratos de prestación de servicios, 2 contratos de prestación de servicios de consultoría, 1 contrato de seguros, 2 contratos de suministros, para los cuales se giró la suma de \$14.834.10 millones, equivalente al 38.69% del presupuesto definitivo asignado.

Dentro de las metas propuestas para el proyecto 7254 se cuentan:

1. Avanzar al 30% la señalización en la ciudad con respecto a las necesidades de junio del 2001 (53,076 señales verticales, 2,100 señales informativas elevadas, demarcación de 20 corredores principales (3,000 Km.), 40 secundarios (3,200 Km.), 2000 zonas escolares, 500 intersecciones semaforizadas, (2,000 Km. de vías a nivel local).
2. Expandir la red semafórica en 65 intersecciones, garantizando el mantenimiento de la misma.
3. Garantizar el 100% la operación del sistema de semaforización, así como su mantenimiento y los elementos que se integren al mismo como por efecto de su expansión.
4. Realizar el inventario de 14.163 cupos de estacionamiento en vía y fuera de vía en las zonas de estacionamiento de la ciudad.
5. Implementar en un 100% el proyecto de reorganización del Transporte Público en Bogotá.
6. Instalar 1.800 señales verticales de tránsito en la malla vial de la ciudad y garantizar el mantenimiento de las existentes.
7. Demarcar 65 kilómetros de corredores de la malla vial de la ciudad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

8. Demarcar 250 zonas escolares.
9. Garantizar en un 99% la operación del sistema de semaforización, mediante el mantenimiento permanente del sistema y de los elementos que se integren al mismo por efecto de su expansión.
10. Expandir en 61 intersecciones el sistema semafórico de Bogotá, así como las que se requieran por efecto de la expansión vial de la ciudad.
11. Definir en 1.000 hectáreas urbanizadas del Distrito Capital cupos potenciales de estacionamiento en vía.
12. Definir en 1.680 hectáreas urbanizadas del Distrito Capital usos, operación y regulación de zonas de estacionamiento en vía.
13. Evaluar 8 zonas con problemas de movilidad para implementar medidas de gestión de tránsito.

4.6.2.3. Conclusiones de la Evaluación

El proyecto 7254 que dio su inicio con el Plan de Desarrollo Bogotá para Vivir todos del mismo lado continuó con algunas de las metas que se venían trabajando y se adicionaron otras enmarcadas en los programas del nuevo Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia, un compromiso social contra la pobreza y la exclusión”.

La gestión de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá STT-FONDATT, respecto del proyecto 7254 presentó un cumplimiento de metas propuestas del 98.88% y del proyecto 0339 del 85.26%.

Del cruce efectuado entre la ejecución presupuestal y los giros efectivamente realizados, se deduce que el nivel de cumplimiento solamente alcanzó un 32,70% toda vez que el valor de los compromisos y reservas absorbe el 67,30% del total ejecutado, indicador que refleja deficiencia en la programación y ejecución de las actividades.

La ejecución física para estos dos proyectos, contrario a su ejecución presupuestal, sólo alcanzó para el proyecto 0339 el 0.27% y para el proyecto 7254 del 19.68%, tal como se aprecia en el cuadro N° 37.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Cabe anotar que en la revisión de la contratación se evidenció inaplicabilidad a la Ley 594 de 2000 “Ley General de Archivos” y Circular 046 de la Secretaría General Alcaldía Mayor de Bogotá, por cuanto para efectuar la labor de auditaje, el total de la documentación no reposaba en la carpeta de cada contrato.

De otra parte, en la diferente contratación suscrita en cumplimiento de las metas programada con los proyectos 0339 y 7254, se estableció que la relación de la contratación celebrada con los fondos provenientes del Banco Mundial no fue suministrada en la correspondiente cuenta rendida a la Contraloría de Bogotá, generando falta de confiabilidad en la información reportada.

Así mismo, se observó que no existe coherencia entre las cifras presentadas por las diferentes dependencias que intervienen en un mismo tema puesto que del valor total de la contratación \$48.654.04 millones, no es concordante con el valor total de la ejecución presupuestal \$66.220.63 Millones, evidenciándose una diferencia de \$17.566.59 Millones, cifra que debe ser explicada por la administración (ver cuadro 37).

CUADRO 37
COMPARATIVO EJECUCIÓN PASIVA - PREDIS Y CONTRATACIÓN

Millones \$

PROYECTO	TOTAL PRESUPUESTO ASIGNADO AL PROYECTO	TOTAL CONTRATACIÓN POR LA VIGENCIA DE 2004 SEGÚN ANEXO 9	EJECUCIÓN PASIVA STT - FONDATT		DIFERENCIA ENTRE LA CONTRATACIÓN Y LA EJECUCIÓN	% DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL	% DE EJECUCIÓN FÍSICA
			EJECUCIÓN	GIROS			
0339	2.157,26	1.826,22	1.839,42	201,04	13,20	2,44%	0,27%
0348	4.507,23	2.324,15	4.464,90	1.045,70	2.140,75	5,92%	1,39%
1165	2.969,95	2.485,71	2.531,57	756,51	45,86	3,36%	1,00%
6094	2.494,42	1.472,06	2.109,09	1.088,39	637,03	2,80%	1,44%
6219	21.819,34	11.465,56	14.500,99	7.504,45	3.035,43	19,24%	9,96%
7132	1.294,06	1.075,74	1.213,66	588,81	137,92	1,61%	0,78%
7253	1.794,40	1.637,71	1.649,70	1.162,16	11,99	2,19%	1,54%
7254	38.340,22	26.366,89	37.911,30	14.834,10	11.544,41	50,30%	19,68%
	75.376,88	48.654,04	66.220,63	27.181,16	17.566,59	87,85%	36,06%

Fuente: Ejecución pasiva del presupuesto

De lo anterior se deduce que la información reportada por la Secretaría de Tránsito y Transporte, no presenta confiabilidad ni permite medir de manera razonable la gestión que debe efectuar la entidad, permitiendo establecer incumplimiento de la Resolución Reglamentaria 052 de 2001 expedida por el Contralor de Bogotá que reglamenta la rendición de cuentas al Ente de Control.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.7. EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL

De conformidad con la metodología adoptada por la Contraloría de Bogotá, D.C., la evaluación se realiza teniendo en cuenta el diligenciamiento de los formatos que comprenden los niveles interno y externo, la evaluación de cada uno de los componentes: Hídrico, Atmosférico, Residuos Sólidos y Energético; y el impacto generado producto de la actividad desplegada por la entidad.

4.7.1. Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional nivel interno.

4.7.1.1. Información general y diligenciamiento de los formatos.

En lo referente al diligenciamiento de los formatos se establecieron ítems que no fueron diligenciados y a continuación se relacionan:

- Conocimiento de la normatividad ambiental aplicable.
- Existencia de sistema de gestión ambiental.
- Compromisos para la prevención de la contaminación dentro de la entidad.
- Programas o planes ambientales de la entidad.

La entidad no posee sistema de gestión ambiental con base en la norma ISO 14001, dado que no se encuentra certificada por los organismos autorizados reconocidos en Colombia.

No presenta programa o Plan en materia Ambiental y en la verificación se estableció que lo único con que cuenta la entidad es un informe de Gestión Ambiental en el cual se incluye: la Misión, Visión y Políticas Ambientales. Así mismo este informe relaciona el Plan de Acción Ambiental, Proyectos Ambientales y sus Objetivos y Metas ambientales, actividades dirigidas a la ejecución del Proyecto de Inversión 6219 "Apoyo Institucional - Convenio STT- Policía Nacional" con la meta exclusiva de revisar 57000 fuentes móviles, por emisión de gases, durante la vigencia 2004.

Se observa que se tienen identificados los impactos ambientales, respecto a las actividades que realiza, de la siguiente forma:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ACTIVIDAD	ASPECTO – EFECTO	IMPACTO AMBIENTAL
VEHÍCULOS	EMISIÓN DE GASES- CONTAMINACION AMBIENTAL.	AUMENTO NIVELES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA
FOTOCOPIADO	EMPLEO DE PAPEL GENERACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS	TALA DE BOSQUES
RECOLECCIÓN DE BASURAS	GENERACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS – CONTAMINACIÓN	DISMINUCIÓN CAPACIDAD RELLENO SANITARIO

Analizando la actividad Recolección de Basuras se encuentra contradictoria con el aspecto – efecto, dado que la recolección de basuras es una acción que por el contrario mitiga la generación de residuos sólidos y la contaminación.

De acuerdo con los anteriores impactos ambientales, la entidad manifiesta tener los siguientes objetivos y metas:

OBJETIVO O META	% DE CUMPLIMIENTO	VERIFICACIÓN
DISMINUCIÓN DE EMISIÓN DE GASES AL MEDIO AMBIENTE	DE ACUERDO AL MANTENIMIENTO QUE SE REALICE EN EL VEHÍCULO	MEDICION DE EMISIÓN DE GASES POR PARTE DE LAS AUTORIDADES PERTINENTES.
DISMINUCIÓN EN LA TALA DE BOSQUES	AUMENTAR EN UN 20% EL RECICLAJE EN TODAS LAS SEDES AL IGUAL QUE LA REUTILIZACIÓN DEL PAPEL	DISMINUCIÓN EN LA COMPRA DE PAPEL. DISMINUCIÓN EN LA CANTIDAD DE PAPEL RECICLADO
DISMINUCIÓN EN LA GENERACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS	AUMENTAR LA REUTILIZACIÓN DE ELEMENTOS EN UN 10%	DISMINUCIÓN EN LAS FACTURAS DE RECOLECCIÓN DE RESIDUOS CONVENCIONALES

En los objetivos que se plantean por parte de la entidad se puede observar que una parte de la información no es real al momento de su verificación.

Observando el primer objetivo: “Disminución de Emisión de Gases al Medio Ambiente”, se encontró que, de acuerdo con la relación de vehículos la cantidad real es 711 vehículos y no lo referenciado en el ítem 19.a, (720 vehículos). En dicha relación existen 131 vehículos que fueron entregados en comodato a la Policía Nacional y no poseen el certificado de Emisión de gases. Lo anterior permite determinar que no existe compromiso por parte de la entidad para



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

determinar el porcentaje de cumplimiento en la disminución de emisión de gases al medio ambiente.

En la verificación de la información reportada por la entidad a través del diligenciamiento del formato de evaluación de la gestión ambiental institucional nivel interno se determinaron las siguientes diferencias:

CUADRO 38
VEHÍCULOS DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE – FONDATT

Información según formato			Información verificada		
Usuario	Tipo	Cantidad	Usuario	Tipo	Cantidad
Policía Nacional	Moto	531	Policía Nacional	Motos	531
	Buses	2			0
	Camiones	6			0
	Camionetas	6			0
	Vehículos	131			131
Fondatt	Vehículos	43	Fondatt		47
	Camión	1			0
	Motos	0			2
TOTAL		720	TOTAL		711

Fuente: Anexo de evaluación Gestión Ambiental y Grupo de Recursos Físicos

Como se observa en los totales, la información suministrada mediante el anexo es inconsistente al establecer el total de 720 y en la verificación se determinó que realmente existen 711 vehículos al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

De conformidad con el oficio de fecha 12 de mayo de 2005, suscrito por el ingeniero interventor los vehículos que se encuentran en comodato en la Estación Metropolitana de Tránsito a cargo de la Policía Nacional, no cuentan con el certificado de emisión de gases. La explicación a lo anterior se fundamenta en que se realiza el control a los gases mediante operativos internos pero no se deja constancia del estado del vehículo.

Del total del parque automotor perteneciente al área Administrativa del Fondatt, que son 47 vehículos, a través de una muestra aleatoria se determinó que éstos si cuentan con el certificado de emisión de gases.

Con lo anteriormente expuesto se está incumpliendo el Código Nacional de Tránsito proferido mediante la Ley 769 del 2002 que en su artículo 52 establece: *“COBERTURA DE LA REVISIÓN DE GASES. La revisión de gases de vehículos automotores de servicio público se realizará anualmente y los de servicio diferente a este, cada dos años. Los*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

vehículos nuevos se someterán a la primera revisión de gases al cumplir dos (2) años contados a partir de su año de matrícula. La revisión a los vehículos deberá realizarse en centros de diagnóstico automotor oficiales o debidamente autorizados. PARÁGRAFO 1º. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de gases....”. “..... PARÁGRAFO 2º. Las motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetas a lo previsto en el presente artículo.....”,

En la Secretaría de Tránsito y Transporte no se tiene claridad para llevar a cabo los procesos de contratación de compra en lo referente a la exigencia de Requisitos Ambientales a sus proveedores.

En el desarrollo de las diferentes actividades adelantadas al interior de la entidad se determinó que:

- No existe una orientación o capacitación a los empleados sobre el tema ambiental.
- No existe una identificación de los tipos de accidentes ambientales que puedan suceder ni los procedimientos para responder en el caso de que ocurran.

4.7.1.2 Componente Hídrico.

El agua es un elemento esencial para la satisfacer las necesidades individuales y básicas del hombre, también es considerado como un factor clave para el desarrollo colectivo en los procesos productivos y del saneamiento ambiental. Son innumerables las actividades humanas que dependen del agua y es un factor determinante en la calidad de vida del individuo y las comunidades.

El FONDATT, en el anexo esta diligenciado que no existe registro histórico del consumo de agua, no obstante en la auditoría se determinó que si los hay; lo que la entidad no conoce son las necesidades reales de agua, de conformidad con las actividades realizadas.

En verificación de la información suministrada en el anexo de gestión ambiental con referencia al costo anual por consumo de agua, al interior de la entidad, se determinó que las cifras no corresponden. En desarrollo del proceso auditor fue entregada una nueva información mediante el Oficio DAC 13-06-3224, estableciéndose falta de confiabilidad de la información entregada.

En lo referente a la identificación de metodologías que generen oportunidad de reducción del consumo de agua, se instalaron ahorradores en algunos baños de la entidad, cuyo costo de implementación fue de (\$3.) millones, situación anterior que



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

se soporta en la comunicación a través de oficio número DAC 13.-06-3224, suscrito por el Profesional encargado en el Grupo de Recursos Físicos en el que informa sobre el comportamiento del consumo del agua, así: *“el cual se ve reflejado en la disminución del consumo en metros cúbicos, el cual paso de 1053 en el periodo comprendido de Mayo- Junio a 497 en el periodo de Julio-Agosto del año 2004, para lo cual anexo factura. De igual forma según información suministrada por el Ing. Hernando García del grupo de construcciones de la entidad, quienes manejan el tema de mantenimiento, se tiene previsto instalar ahorradores de agua durante la ejecución del contrato del año 2005, en la sede de Paloquemao”.*

Otra alternativa no descrita en el anexo es la implementación de la instalación de los ahorradores de agua en toda la sede Paloquemao antes de que se termine el año 2005.

Con la anterior medida, los resultados ambientales y económicos que la entidad espera obtener son la preservación de los recursos hídricos y la disminución del consumo del agua.

De conformidad con lo establecido en la auditoría se puede concluir que la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT no cuenta con un programa de ahorro y uso eficiente del agua en contravención con lo regulado por la Ley 373 del 6 de junio de 1997.

4.7.1.3. Componente Atmosférico.

A pesar de encontrarse ubicada la Secretaría de Tránsito y Transporte en un entorno de alto nivel de contaminación auditiva, por su situación geográfica en un sector donde confluyen factores de riesgo, no cuenta con una medición de ruido ambiental en el área de influencia directa de sus instalaciones.

La información suministrada con respecto a los vehículos fue objeto de análisis en el punto 4.7.1.1. que hace referencia a Información General donde se hace una explicación sobre las inconsistencias encontradas.

La entidad no presenta ningún sistema de control de emisiones atmosféricas por que no las genera dentro de sus procesos.

4.7.1.4. Residuos Sólidos

Los tipos de Residuos Sólidos descritos en el anexo que se generan en la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT son: Papel, Periódico, Cartón, Plegadiza y Plástico.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Para el manejo de residuos sólidos, la entidad suscribió con Preservar Fundación Colombiana para el Desarrollo Sostenible, Convenio No. 077 del 22 de Septiembre de 2004 con el Objeto de: “El contrato tiene por objeto la permuta de desechos de papelería para reciclaje por papelería para fotocopiadora u otros elementos de papelería que se requieran de común acuerdo con el interventor” . Se aclara que este convenio no genera ningún costo para la entidad.

Semanalmente, la Fundación PRESERVAR, los días jueves y viernes recoge directamente de las cajas de reciclaje que están ubicadas en las diferentes dependencias los residuos sólidos y los clasifica según su tipo; se diligencia un formato donde se detalla el tipo de residuo y su cantidad correspondiente, luego al final de mes se totaliza y se valoriza, obteniéndose papelería nueva para oficina, lápices, papel para fotocopiadora, toner y lapiceros.

La fundación se compromete a hacer una charla con las señoras del aseo de la Secretaría, puesto que es a partir de ellas que se empieza a promover esta cultura. A los funcionarios se les recuerda con mensajes por medio del correo electrónico Outlook.

En desarrollo del proceso auditor se observó que la cantidad descrita en el anexo de evaluación de la gestión ambiental no concuerda con la que se registra en el Informe final del convenio suscrito con la empresa PRESERVAR Fundación Colombiana para el Desarrollo Sostenible, falta la descripción del punto generador de cada residuo y no se toma en cuenta la Chatarra y las Formas continuas que genera la entidad.

El programa de reciclaje no se encuentra documentado ni establecido en todas las dependencias pero por medio de ayudas interactivas sé esta promoviendo la cultura de reciclaje.

De acuerdo con la información suministrada por el interventor del convenio 077 del 2004, se encuentra un informe sustentado en los papeles de trabajo, donde se detalla el comportamiento que está ocasionando la generación de una cultura de reciclaje en cada una de las sedes en donde se está implementando este convenio. Con la adición que se hizo a partir del 18 de marzo por tres (3) meses se está implementando en otras sedes alternas a la Secretaría. Se considera que este programa implementado por el FONDATT está beneficiando en una forma económica el pago de servicios públicos, representado en la disminución de recolección de basuras.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

La información suministrada en el diligenciamiento del anexo de gestión ambiental con referencia al costo anual por servicio de recolección de residuos convencionales (Aseo) dentro de la entidad no fue la correcta, al momento de corroborar la información se encontraron diferencias que fueron explicadas por el funcionario responsable, determinando falta de confiabilidad de la información.

En lo referente a Residuos Peligrosos, en la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT, los residuos peligrosos que se generan son: Toner, Cartuchos de Impresora y Baterías para Radio.

La cantidad aproximada entre toner y cartuchos es de 20 unidades por mes cantidad que puede disminuir o aumentar dependiendo del trabajo en las diferentes áreas.

En las bodegas ubicadas en el Almacén existen aproximadamente 3.000 baterías para radio almacenadas por haber cumplido con su vida útil, estableciendo en el proceso auditor el procedimiento para su manejo desde la generación hasta el almacenamiento temporal y / o tratamiento y / o disposición final de la siguiente manera: Los tonner son recolectados por la Oficina de Apoyo Corporativo, luego transportados al Almacén Central y de allí donados a diferentes fundaciones para ser remanufacturados. Las baterías para radios son recepcionadas por el Almacén Central y allí se encuentran almacenadas.

La recolección de los tonner, cartuchos y baterías para radio es realizada por funcionarios encargados del transporte y su almacenamiento con el inconveniente de que no existe una capacitación previa al personal que tiene contacto directo con los residuos peligrosos sobre el manejo y protección apropiada de éstos.

Para la entrega de tonner se tiene el caso de los que son entregados al programa ***“Si quieres hacer feliz a un niño quemado y contribuir con la protección Ambiental, sólo tienes que donar los cartuchos de impresora Ink-jet o Láser, que ya utilizaste, a la FUNDACION DEL QUEMADO”***, este programa desarrolla el proceso de manera responsable comercializando los cartuchos aptos para la reconstrucción y remanufactura a empresas calificadas y especializadas, los cartuchos no aptos para esta operación por sus condiciones físicas o técnicas son destruidos por la empresa INGENIERIA AMBIENTAL BONIBEL LTDA, entidad especializada en este tipo de actividades. Este procedimiento cumple a cabalidad los objetivos de protección ambiental. De esta forma el programa contribuye a que la entidad cumpla con el proceso de manejo adecuado de residuos y desechos industriales.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Para el manejo de las baterías para radio que han cumplido con su vida útil se tiene su almacenamiento con desconocimiento de las mínimas normas reglamentarias para el manejo de residuos peligrosos, a pesar del alto riesgo que generan, ya que los residuos peligrosos son considerados como fuentes de alto riesgo para el medio ambiente y la salud. Se concluye que no hay un sitio especial para el almacenamiento temporal de los residuos peligrosos.

La Secretaría de Tránsito y Transporte está pendiente de la respuesta que debe suministrar el DAMA para instruir acerca de la disposición final o destrucción de las baterías almacenadas, de tal manera que se logren mitigar los riesgos inminentes descritos con anterioridad.

4.7.1.5. Componente Energético.

La energía es un elemento esencial para la satisfacer las necesidades individuales y básicas del hombre además son innumerables las actividades humanas que dependen de la energía, ya que es un factor determinante en la calidad de vida del individuo y las comunidades.

En el anexo de evaluación a la gestión ambiental, el FONDATT informa que no existen registros históricos correspondientes al consumo de energía. La información suministrada inicialmente con referencia al costo anual por consumo de energía dentro de la entidad no es correcta y al momento de su corroboración se encontraron diferencias que permiten determinar falta de confiabilidad en la información. La entidad no conoce sus necesidades reales en este aspecto.

De acuerdo con la información suministrada, para generar oportunidades de reducción del consumo de energía, se instaló en la sede Paloquemao un sistema automático el cual se encuentra programado (CPA) para encender las luces a las 16:55 y apagarlas a las 21:00 horas. Esta implementación no genera costo para la entidad y espera obtener resultados ambientales y económicos referidos al aprovechamiento de los recursos y disminución en el pago del servicio.

4.7.1.6. Producción más limpia.

Producir limpio se refiere a reducir el volumen de residuos que se generan, ahorrar recursos y materias primas, ahorrar costos de tratamiento y mejorar la competitividad de las empresas. La única alternativa que está manejando la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

entidad es la reutilización de papel en las oficinas para imprimir como para escribir, esta implementación va desde la educación, concientizando a los funcionarios, para así buscar que de manera indirecta se procure la disminución en la tala de árboles. La implementación de esta alternativa no produce costos para la entidad.

4.7.2. Evaluación de la Gestión Ambiental Institucional a nivel externo

El anexo para evaluar gestión ambiental a nivel externo no presenta consistencia, ya que la entidad en sus labores no ha tenido en cuenta los programas establecidos en el Plan Maestro de Gestión Ambiental, diseñado por el Departamento Administrativo del Medio Ambiente - DAMA como entidad rectora de la política ambiental Distrital y coordinadora de su ejecución.

El único proyecto diligenciado fue el correspondiente al Programa de Transporte Sostenible, relacionado con el objetivo de Calidad del aire contemplado en el Plan de Gestión Ambiental, identificado en el Plan de Desarrollo bajo el número 6219 – Apoyo Institucional. Convenio Policía Nacional – STT, Control a la contaminación ambiental por fuentes móviles. El anterior busca mejorar la calidad del aire que respiran los habitantes de la ciudad, cumpliendo, como mínimo, con las normas nacionales y estándares internacionales (Organización Mundial de la Salud OMS) y apuntando a generar condiciones propicias para la salud y bienestar de la ciudadanía.

El nombre del proyecto es Control a la Contaminación Ambiental por Fuentes Móviles, el cual se encuentra en etapa de ejecución, el proyecto no contempló la Estrategia de investigación ambiental ni las divisiones que comprenden esta estrategia.

La estrategia de Educación Ambiental fue diligenciada en su división de Educación Ambiental Básica sólo en el ítem de creación y mejoramiento permanente de mecanismos de comunicación con los medios masivos donde se informan los operativos de control ambiental con respecto al cumplimiento de la Normatividad vigente en materia de Tránsito y Transporte; en la división de Educación Ambiental Ligada a Escenarios de Gestión ha realizado divulgación de la normatividad vigente en los operativos de control por medio de los Centros Locales de Movilidad CLM y ha realizado capacitación en normatividad ambiental al personal de los Centros Locales de Movilidad y al grupo de Ecología perteneciente a la Policía Nacional.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Las Estrategias de Participación y Descentralización, de Fortalecimiento institucional, de Coordinación Interinstitucional y la Estrategia de Manejo Físico no fueron diligenciadas.

La Estrategia de Control y Vigilancia fue desarrollada por medio de controles de la contaminación ambiental para fuentes móviles por medio de operativos de control a través del personal de los Centros Locales de Movilidad CLM, el control operativo del tránsito en la ciudad se delegó mediante el Convenio inter administrativo No 001 de 2005 de Cooperación entre la Policía Nacional, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogota D.C. – Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT, en el cual se trata el objeto del convenio, las obligaciones de la Policía Nacional y del FONDATT, además permite establecer Indicadores de Gestión como el número de operativos de control, Tiempo de respuesta a incidentes en vía y número de muertes en accidentes de Tránsito.

El proyecto de inversión 6219 “Apoyo institucional, convenio STT-PONAL” cumplió con los objetivos específicos propuestos y el objetivo de Calidad de Aire planteado en el Plan de Gestión Ambiental, por medio de operativos en vía con seis (6) unidades móviles de control ambiental que contaban con analizadores para vehículos a gasolina y opacímetros para vehículos diesel.

Adicionalmente a los objetivos establecidos se programaron eventos por la Alcaldía Mayor coordinados por la entidad como lo fue el Día sin Carro que buscaba disminuir la contaminación ambiental por la emisión de gases de fuentes móviles en circulación.

Cabe aclarar que la meta propuesta para el 2004 fue la revisión de 57.000 fuentes móviles la cual se cumplió con éxito dado que durante el transcurso del año se efectuaron 74.154 revisiones, adicionalmente en el día sin carro, de acuerdo a la información suministrada por el DAMA, se disminuyó el material articulado en un promedio de 20%, el monóxido de carbono en un 8% y el dióxido de nitrógeno en un 20%, con respecto a un día normal.

Durante el año 2004, mediante el contrato de prestación de servicios No. 223 de 2003, suscrito en la STT y la firma Gold Electronic, se contrató el mantenimiento de los equipos de control y verificación de gases por fuentes móviles por valor de \$99.6 millones, de los cuales a 31 de diciembre de 2004 se habían ejecutado \$45.4 millones recursos aportados por la entidad.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.8. FACTOR DE CALIDAD

4.8.1 Antecedentes

Con la expedición de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el Sector transporte y se dictan otras disposiciones".

En su Artículo 3º. Principios del Transporte Público. Establece que "el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de la infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

Numeral 1º. Del acceso al Transporte.

- a) *"...Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.*
- b) *Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.*
- c) *Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de medios de transporte racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.*
- d) *Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos..."*

Numeral 2º. Del carácter de Servicio Público de Transporte.

"...La operación del servicio público del transporte en Colombia es un servicio público bajo la regulación del estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten practicas monopolísticas u oligopolísticas que afecte los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico..."



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Numeral 5º. De las rutas para el transporte público de transporte de pasajeros.

“...Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativo.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio del Transporte o sus miembros adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo...”.

En el Artículo 6º. Reposición del parque automotor del Servicio Público de pasajero y/o mixto. Determina que la vida útil máxima de los vehículos terrestres del servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden metropolitano, Distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/ urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

Las fechas límite para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y /o urbano, sean retirados del servicio son las siguientes:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

30 de junio de 1995, modelos 1968 y anteriores.

31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores

31 de diciembre de 1996, modelos 1974 y anteriores.

30 de junio de 1999, modelos 1978 y anteriores.

31 de diciembre de 2001, vehículos con 20 años de edad.

A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

En el Artículo 7º. Programa de Reposición del parque automotor. Establece que las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixtos y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor.

Este proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

La Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, establece en el Artículo 2º que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del Sistema de Transporte.

En el Artículo 3º. Ordena que para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándoles prioridad a la utilización de medio de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará, la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

En el Artículo 5º. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la Ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

En el Artículo 8º. Establece que bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

conforman el sector y el Sistema de Transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

El Ministerio del Transporte, mediante la expedición de la Resolución No. 4350 de 1998, establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, Distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

En el Artículo 4º. Establece que las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de calculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación siempre y cuando estos factores formen parte del Sistema de Transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

La Administración Distrital con la expedición del Decreto No. 115 de 2003, "Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del Transporte público colectivo en el Distrito Capital." Considero que de conformidad con el artículo 30 de la Ley 336 de 1996, corresponde a las autoridades competentes elaborar los Estudios de Costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas y que corresponde a las autoridades de tránsito exigir y verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad, comodidad y acceso establecidas por la Ley como esenciales en la prestación del servicio de Transporte público colectivo.

En el artículo 1º. *"...Priorización del Sistema de Transporte masivo Transmilenio en el Transporte Público de Bogotá D.C. Conforme a lo dispuesto por el Decreto 440 de 2001, en concordancia con los artículos 3º, numeral 1 literal c) de la Ley 105 de 1993 y 3º. De la Ley 336 de 1996, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implementación del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas de la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público en la ciudad..."*

En el Capítulo III "...Medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda..." establece en su Artículo 20º, *"... Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio. Con el propósito de verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio en los términos del artículo 3º. de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público habilitadas y que cuenten con el permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo en Bogotá, deberán acreditar el cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio. (Subrayado nuestro)*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Dicho índice define el número de vehículos que cada empresa transportadora debe retirar de circulación de la ciudad de Bogotá D.C. por cada vehículo que tenga vinculado para cumplir la capacidad transportadora autorizada, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda...

El Artículo 21 determina que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, liquidará el índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio que deberá acreditar cada empresa.

Establece en su Artículo 22 *“...Cumplimiento del Índice de Reducción de la sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio El cumplimiento del índice para la reducción de la sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio se acreditará mediante el certificado que para tales efectos expedirá una sociedad fiduciaria, previamente calificada y autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte para actuar como fiduciario en la reducción de la sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio. Cada empresa deberá celebrar un contrato de Fiducia mercantil para el cumplimiento del índice de reducción de la sobreoferta..”*

En el Artículo 25 *“... Inclusión del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa. Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retiraran de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originaran en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.*

Este factor, que tendrá una destinación específica, será recaudado directamente por las empresas de transporte bajo esquemas operativos que centralicen en la empresa el recaudo de la tarifa por la utilización de los servicios de transporte. Con los recursos recaudados por concepto de factor de calidad del servicio para la compra de vehículos, se constituirá un Patrimonio Autónomo a través del cual la fiduciaria los administrara y utilizara como fuente de pago para los efectos previstos en el numeral 2 del artículo 23 del presente Decreto.

El Gobierno Distrital determinara mediante Decreto el ajuste de la tarifa para la incorporación del factor de calidad a que hace referencia el presente Decreto...”.

En el Artículo 26- Administración fiduciaria de recursos. Determina que el componente de la tarifa correspondiente al factor de calidad en la operación, será administrado a través del patrimonio autónomo que constituirá cada una de las empresas de transporte habilitadas que hayan obtenido permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo en la ciudad de Bogotá D.C.

En su Artículo 27- Sanciones. Establece que el Organismo de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., impondrá a las empresas que incumplan las disposiciones del presente Decreto las sanciones establecidas por la Ley y demás normatividad vigente sobre la materia, especialmente la establecida por los artículos 10 de la Ley 105 de 1993 y 46, numeral e) de la Ley 336 de 1996.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Con la expedición del Decreto Distrital No. 259 de 2003, Por el cual se establecen las tarifas para el Transporte Público colectivo en Bogotá D.C., en el Parágrafo del Artículo Tercero consagra que *“...Las empresas de transporte público colectivo deberán establecer un vínculo fiduciario para el recaudo del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio. Si las Sociedades Fiduciarias autorizadas para este fin, certifican el incumplimiento de esta obligación por un número de empresas que representan mas del 10% del parque automotor de Transporte Público Colectivo de la ciudad, la Secretaría de Tránsito y Transporte podrá suspender la aplicación de la actualización tarifaria establecida en el artículo 2, del presente Decreto...”*.

Con la expedición de la Resolución 392 de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte fijó el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, que reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación determinando:

En su Artículo 11 establece *“...-Definición del Factor de Calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa. Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retiraran de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originan en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporara a la tarifa, valor que ha sido determinado por la Secretaría de tránsito y Transporte e incluido en la tarifa del servicio de transporte público colectivo mediante el Decreto 259 de 2003.*

La Secretaría comunicará el factor debidamente liquidado por empresa, según su capacidad transportadora real, estableciendo el valor mínimo a consignar semanalmente exigible a cada empresa por tal concepto...”

En el Artículo 12 consagra *“...- Obligación del recaudo: El recaudo del factor de calidad en el servicio incorporado en la tarifa del servicio de transporte público colectivo a partir de la entrada en vigencia del Decreto 259 de 2003, corresponderá a las empresas de transporte público colectivo que se encuentren habilitadas y que cuenten con permiso de operación para prestar el servicio en el Distrito Capital.*

El cumplimiento de dicha obligación se acreditara mediante la consignación semanal del valor del recaudo en la cuenta que determine la Fiduciaria para el recibo de tales recursos con destino al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, la cual deberá surtirse el día lunes de cada semana...”

En el Artículo 13.-*“... Centralización del recaudo del Factor de Calidad en el servicio como componente de la tarifa. La obligación prevista en el artículo anterior es indelegable; en consecuencia, será responsabilidad de la empresa de transporte público colectivo, organizar e implementar un mecanismo centralizado de recaudo de la tarifa, que permita cumplir con esta obligación...”*



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

En el Artículo 15. "... Procedimiento en caso de incumplimiento por parte de la empresa en el recaudo del factor. Teniendo en cuenta que el estricto cumplimiento en el recaudo del factor es fundamental para garantizar el pago del precio por la compra de los vehículos que adquiera el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, la Secretaría de Tránsito y Transporte monitoreara permanentemente el cumplimiento de las empresas en el recaudo y traslado al Fondo del Factor de Mejoramiento de la Calidad del Servicio..."

En la citada Resolución define que el recaudo proveniente del Factor de Calidad se debe efectuar a partir del 18 de agosto de 2003, entre esta fecha y el 10 de septiembre del mismo año, estos recursos se deberán depositar en una cuenta de ahorros autorizada por la Secretaría de Tránsito, independiente de las demás cuentas de las empresas de transporte público y a partir del día 11 de septiembre estos recursos se deberán remitir a la fiduciaria autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Con la expedición del Decreto 470 de diciembre de 2003, se establecieron las obligaciones de gestión de la Secretaría de Tránsito y Transporte, en materia de manejo del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, las cuales se señalan el siguiente artículo

Artículo 1º. Obligaciones de gestión de la Secretaría de Tránsito: La Secretaría de Tránsito y Transporte, con el fin de garantizar el cumplimiento de los Artículos 20 y siguientes del Decreto Distrital 115 de 2003. Deberá entre otros aspectos:

"...1. Sancionar pronta y eficazmente a todas y cada una de la empresas de transporte público colectivo que omitan o retarden el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que les conciernen de conformidad con el artículo 9 numeral 3 de la Ley 105 de 1993, y 46 literal e) de la Ley 336 de 1996, gestión que se obliga a adelantar en los términos y condiciones previstos en el presente Decreto..."

"... 2. Adoptar las medidas necesarias para preservar la estabilidad y exigibilidad del recaudo del factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporó a la tarifa mediante el Decreto 259 de 2003, hasta tanto se hayan atendido la totalidad de las obligaciones que contraiga el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del servicio con cargo a tales recursos..."

"... 3. Imponer a las empresas de transporte público colectivo que incumpla las disposiciones previstas en los artículos 20 y siguientes del Decreto 115 de 2003 y en las que lo reglamenten o desarrollen, las sanciones establecidas por la ley y demás normatividad vigente sobre la materia..."

En su Artículo 3º, ordena la obligación de reporte en los siguientes términos:

"... La Secretaría de Tránsito y Transporte deberá presentar como mínimo con una periodicidad de un mes, ante la Junta Directiva del fondatt, el comité de Movilidad, la Personería, y la Contraloría Distrital un informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de las empresas de transporte



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

público colectivo frente al recaudo del Factor de Calidad, la evolución financiera del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio y el cumplimiento de la Secretaría de Tránsito y Transporte de las obligaciones establecidas en este Decreto – . (El subrayado es nuestro)

En desarrollo de lo previsto en los artículos 21 y siguientes del Decreto Distrital 115 de 2003, y con la finalidad de administrar los recursos de que trata el Artículo 26 del citado Decreto 115 de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte acreditó y autorizó mediante Resoluciones 397 del 22 de agosto de 2003 y 443 del 11 de septiembre del mismo año, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento de selección, a la sociedad fiduciaria Lloyds Trust S.A. la cual a la fecha viene efectuando la administración de los dineros recaudados por concepto del Factor de Calidad.

4.8.2. Análisis del factor

En desarrollo del proceso de control fiscal que se adelanta a Factor de Calidad como Punto de Control, se determinó:

De conformidad con el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Mediante la expedición del Decreto Distrital No. 115 de 2003, se implementó el Factor de Calidad del servicio para la compra de vehículos incorporado a la tarifa; con el objeto de constituir un patrimonio autónomo a través del cual una fiduciaria acreditada administre los recursos y los utilice como fuente de pago para la adquisición de vehículos con fines de la acreditación del índice de reducción de la sobreoferta.

Los Ingresos provenientes del Factor de Calidad del Servicio tienen un origen y una destinación específica, como producto del componente adicional a la tarifa del servicio de transporte público colectivo, que es cancelado directamente por los usuarios del servicio.

El recaudo por Factor de Calidad, es efectuado directamente por las empresas de transporte público, bajo un esquema operativo diseñado por la Ley a través de un sistema centralizado de recaudo, administrado y aplicado mediante un mecanismo financiero, de conformidad con el artículo 25 del Decreto 115 de 2003, en concordancia con el artículo 12 de la Resolución 392 del mismo año.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

El valor mensual liquidado por la Secretaría de Tránsito y Transporte como Factor de Calidad del Servicio, incluido en la tarifa, recaudado a partir del 18 de agosto de 2003 y hasta el 15 de Mayo de 2005, por cada empresa de transporte habilitada según el tipo de vehículo, es el siguiente:

Bus	\$264.565
Buseta	\$182.564
Colectivo	\$105.545

De acuerdo con la información reportada por la entidad, el número de Empresas autorizadas para prestar el servicio público de transporte en el Distrito Capital son sesenta y seis (66) que se relacionan a continuación:

CUADRO 39
EMPRESAS AUTORIZADAS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.

No.	CÓDIGO	Nit	EMPRESA
1	9000	860002434-2	Buses Amarillos y rojo S.A.
2	9010	860029490-2	Buses Rojos Ltda.
3	9080	860006119-5	Compañía Metropolitana de Transportes
4	9090	860027234-4	Compañía Nacional de Microbuses- Conalmicros
5	9983	800107777-7	Compañía Comunitaria de Transportes de Suba
6	9982	800068562-2	Cooperativa Aures Ltda.
7	9981	860048954-9	Cooperativa de Transporte Zonal de Bosa Ltda -Cootranbosa Ltda.
8	9987	800070335-3	Cooperativa de Transportes de Bogotá Ltda.
9	9986	800092942-9	Cooperativa de Transportes Los Molinos
10	9070	860016499-1	Cooperativa de Transportes Públicos de Niza Ltda.
11	9490	860045165-0	Cooperativa Integral de Transportadores el Cóndor
12	9040	860025858-0	Cooperativa de Transportadores la Nacional
13	9065	860507283-5	Cooperativa Integral de Transportadores Mixtos de Corabastos
14	9520	860050333-1	Cooperativa de Transportes Pensilvania Ltda.
15	9100	860022022-7	Cooperativa de Transporte Unidos del D.E. Ltda- Cootransunidos
16	9570	860047989-1	Cooperativa Coceves Ltda.
17	9020	860028731-8	Cooperativa Continental de Transportes Ltda.
18	9050	860032905-8	Cooperativa de Transportes de Buses Verdes
19	9855	800087246-0	Cooperativa de Transportes del Norte
20	9989	800094986-1	Cooperativa de Transporte Cerro Norte Ltda.
21	9700	860063061-1	Cooperativa Distrital Integral de Transportes – Coodiltra
22	9996	800087573-4	Cooperativa Integral de Transportes la Florida Ltda.
23	9760	800114823-7	Cooperativa Multiactiva de Transportadores Zonal de Bosa Ltda.
24	9985	860053315-2	Cooperativa Multiactiva de Trabajadores Panamericanos Cootrapan
25	9060	860020381-7	Cooperativa Nacional de Transportadores
26	9130	860020096-2	Cooperativa Nacional Multiactiva de la Confederación Conalcetece
27	9340	860023460-4	Cooperativa Transportadora Bogotá- Kennedy
28	9991	800089509-1	Cootransbolivar Ltda.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

No.	CÓDIGO	Nit	EMPRESA
29	9984	800106536-4	Cootransfontibon
30	9670	800089047-0	Cootransocorro
31	9120	860032029-0	Empresa Vecinal de Transportes de Suba
32	9110	860028285-4	Expreso Bogotano S.A.
33	9530	860036225-6	Expreso del País. S.A.
34	9910	860515036-6	Expreso Imperial S.A.
35	9280	860045813-5	Expreso Sur oriente S.A.
36	9140	860026738-1	Flota Usaquen S.A.
37	9988	800087517-1	Líneas Especiales de Transporte Andino
38	9150	860009619-1	Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda.
39	9160	860028203-0	Nueva Transportadora de Bogotá
40	9030	860508185-6	Promotora de Transportes Universo SCA.
41	9170	860006170-1	República de Transportes
42	9190	860002950-1	Sociedad Importadora y Distribuidora SIDAUTO
43	9420	860047560-6	Sociedad Transportadora de Los Andes
44	9980	800046952-7	Sociedad Transportadora Mixta Urbana de Bogotá Sotransmiur
45	9993	800087921-4	Transportes Calero Ltda.
46	9210	860002997-7	Transportes Flota Blanca S.A.
47	9180	860010171-4	Transportes Rápido Pensilvania
48	9360	800158965-3	Transervilujo
49	9994	800089388-7	Transporte Automotor público Asociado D.C. TAMPA
50	9971	800162378-5	Transporte Distrito Capital
51	9470	860005337-1	Transportes Fontibon
52	9200	860009056-3	Transportes Bermúdez S.A.
53	9999	800188528-6	Transportes Carros del Sur S.A.
54	9635	800166850-9	Transportes Modelo Ltda.
55	9590	860055942-1	Transportes Nuevo Horizonte S.A.
56	9220	860005087-3	Transportes Panamericanos S.A.
57	9940	800007282-4	Transportes Radio Taxi Confort S.A.
58	9240	860005088-0	Transportes Santa Lucia S.A.
59	9230	860006875-5	Transportes Urbanos Samper Mendoza Buses Blancos S.A.
60	9710	860502253-1	Unión Colombiana de Buses
61	9250	860002241-8	Unión Comercial de Transportes S.A.
62	9640	860045513-0	Unión Cooperativa de Trabajadores del Transporte UCOTRANS
63	9992	800086482-8	Unión Transportadora Comunitaria S.A.
64	9970	800024569-4	Unión Transportadora Norte y Sur
65	9260	860005446-4	Universal Automotora de Transportes
66	9315	800151556-2	Unión Automotora de Urbanos especiales UNITURS

Fuente. Información suministrada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

De las (66) empresas autorizadas, para prestar el servicio público de transporte en el Distrito Capital, 9 han celebrado convenio con la FIDUCIARIA BANISTMO S.A. antes Lloys Trust S.A., para el manejo de los recursos recaudados provenientes del Factor de calidad. Los recursos depositados en la fiduciaria por estas empresas con corte al 28 de febrero de 2005 se relacionan a continuación:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 40

SUMAS CONSIGNADAS POR EMPRESAS QUE HAN CELEBRADO CONVENIOS CON LA FIDUCIARIA BANISTMO.

Millones de \$

CODIGO	NIT	NOMBRE DE LA EMPRESA	LIQUIDACIÓN FACTOR DE CALIDAD*	Vr CONSIGNADO EN LA FIDUCIA	Vr PENDIENTE DE CONSIGNAR
9000	860002434-2	Buses Amarillos y rojo S.A.	597.7	162.6	435.1
9986	800092942-9	Cooperativa de Transportes Los Molinos	19.0	12.8	6.2
9760	800114823-7	Cooperativa Multiactiva de Transportadores Zonal de Bosa Ltda.	995.6	932.4	63.2
9130	860020096-2	Cooperativa Nacional Multiactiva de la Confederación Conalcetece	97.1	92.8	4.3
9991	800089509-1	Cootransbolivar Ltda.	80.2	83.1	-2.9
9160	860028203-0	Nueva Transportadora de Bogotá	900.7	578.6	322.2
9190	860002950-1	Sociedad Importadora y Distribuidora SIDAUTO	3.745.3	210.4	3.534.9
9420	860047560-6	Sociedad Transportadora de Los Andes	1.977.2	1.557	420.2
9360	800158965-3	Transervilujo	247.7	27.3	220.4
TOTAL			8.660.5	3.657	5.003.5

Fuente. Información suministrada por la STT.

* Corresponde al valor liquidado por Factor de Calidad del Servicio de acuerdo con la normatividad vigente.

El valor liquidado por la Secretaría de Tránsito y Transporte, como factor de calidad del servicio desde su inicio (Agosto 18 de 2003) hasta la semana 77 para las nueve (9) empresas que suscribieron convenio de Fiducia, se calcula en la suma de \$8.660.5 millones, valor sobre el cual estas empresas han consignado únicamente la suma de \$3.657 millones, observando, que se encuentran recursos sin transferir a la Fiducia por valor de \$5.003.5 millones, incumpliendo la obligación contenida en el artículo 12 de la Resolución 392 de 2003.

Para las 66 empresas de transporte público, autorizadas para prestar el servicio, el valor liquidado por la STT como Factor de Calidad del Servicio, se encuentra estimado en la suma de \$66.475 millones, como se detalla a continuación:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 41

CUENTAS DE LAS EMPRESAS DONDE SE REGISTRA EL RECAUDO PROVENIENTE DEL
FACTOR DE CALIDAD

Millones de \$

Cód.	Nit	Empresa	Banco	No. cuenta	Liquidac. Factor De Calidad	Valor Consignado en Ctas particulares	Diferenc.
9000	860002434-2	Buses Amarillos y rojo S.A.	Gran Ahorrar	875208629	525.9	404.9	120.9
9010	860029490-2	Buses Rojos Ltda.	Popular	220038013447	355.2	33.6	321.6
9080	860006119-5	Compañía Metropolitana de Transportes	Popular	220038013439	2.327.6	182.6	2.145.
9090	860027234-4	Compañía Nacional de Microbuses- Conalmicros	Ganadero	49500770	3.249.3	3249.3	0.0
9983	800107777-7	Compañía Comunitaria de Transportes de Suba	Bogota	102527437	162.7	116.9	45.9
9982	800068562-2	Cooperativa Aures Ltda.	Bancolombia	396142857	144	25.9	118.1
9981	860048954-9	Cooperativa de Transporte Zonal de Bosa Ltda -Cootranbosa Ltda.	Bogota	1233057572			
9987	800070335-3	Cooperativa de Transportes de Bogotá Ltda.	AV Villas	327753	62.4	60.6	1.8
9986	800092942-9	Cooperativa de Transportes Los Molinos	CONAVE	205815720510	20.6	3.2	17.4
9070	860016499-1	Cooperativa de Transportes Públicos de Niza Ltda.	Bogota	441341799	1.211.3	252.5	958.8
9490	860045165-0	Cooperativa Integral de Transportadores el Cóndor	Megabanco	3008351170	1.667.6	930	737.6
9040	860025858-0	Cooperativa de Transportadores la Nacional	Bancolombia	23314797264	2.601.6	2.416.8	184.8
9065	860507283-5	Cooperativa Integral de Transportadores Mixtos de Corabastos	Megabanco	2013436112	495.6	495.6	0.0
9520	860050333-1	Cooperativa de Transportes Pensilvania Ltda.	Caja Social	24009237829	3.644	3.644	0.0
9100	860022022-7	Cooperativa de Transporte Unidos del D.E. Ltda- Cootransunidos	Bogota	73177461	1.056	1.056	0.0
9570	860047989-1	Cooperativa Coceves Ltda.	Megabanco	3032365557	449.2	0	449.2
9020	860028731-8	Cooperativa Continental de Transportes Ltda.	Colmena	163350116765	1.520	1520	0.0
9050	860032905-8	Cooperativa de Transportes de Buses Verdes	Colmena	163500042227	796.5	796.5	0.0
9855	800087246-0	Cooperativa de Transportes del Norte	No registra		242.9	216.7	26.2
9989	800094986-1	Cooperativa de Transporte Cerro Norte Ltda.	Bogota	89027262	120.3	120.3	0.0
9700	860063061-1	Cooperativa Distrital Integral de Transportes - Coodittra	Megabanco	2026335886	511.1	388.8	122.4
9996	800087573-4	Cooperativa Integral de Transportes la Florida Ltda	Bancolombia	39614286729	790.6	0	790.6
9760	800114823-7	Cooperativa Multiactiva de Transportadores Zonal de Bosa Ltda.	Megabanco	2014415909	68.9	68.9	0.0
9985	860053315-2	Cooperativa Multiactiva de Trabajadores Panamericanos Cootrapan	Caja Social	23008693517	18.	12	6.
9060	860020381-7	Cooperativa Nacional de Transportadores	Bogota	103060075	1.258.	920.4	337.7
9130	860020096-2	Cooperativa Nacional Multiactiva de la Confederación Conalcetece	Davivienda	4200064931	89	89	0.0
9340	860023460-4	Cooperativa Transportadora Bogotá- Kennedy	Megabanco	3009337864	946.7	946.7	0.0
9991	800089509-1	Cootransbolívar Ltda.	Popular	220015008139	92.9	23.9	69.
9984	800106536-4	Cootransfontibon	No registra		54.2	54.2	0.0
9670	800089047-0	Cootransocorro	No registra		73.	0.0	73.
9120	860032029-0	Empresa Vecinal de Transportes de Suba	Bancolombia	18920096723	994.9	979.6	15.3
9110	860028285-4	Expreso Bogotano S.A.	Bogota	22129043	979.	548.3	430.7
9530	860036225-6	Expreso del País. S.A.	Bogota	103080222	1.598.	1.598.	0.0



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Cód.	Nit	Empresa	Banco	No. cuenta	Liquidac. Factor De Calidad	Valor Consignado en Ctas particulares	Diferenc.
9910	860515036-6	Expreso Imperial S.A.	Popular	15011414	503.5	77.7	425.8
9280	860045813-5	Expreso Sur oriente S.A.	Davivienda	2100071089	1.398.2	1.398.2	0.0
9140	860026738-1	Flota Usaquen S.A.	Occidente	267801595	1.286.2	349.	937.2
9988	800087517-1	Líneas Especiales de Transporte Andino	Caja Social	23008695094	301.	3.2	297.8
9150	860009619-1	Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda.	Megabanco	2009397684	375.	163	212.
9160	860028203-0	Nueva Transportadora de Bogotá	Bogota	17091752	854.1	801.4	52.7
9030	860508185-6	Promotora de Transportes Universo SCA.	Davivienda	450600049826	1.433.5	1.433.5	0.0
9170	860006170-1	República de Transportes	No registra		842.7	842.7	0.0
9190	860002950-1	Sociedad Importadora y Distribuidora SIDAUTO	Bancolombia	241002000153	3.239.6	108.1	3.131.5
9420	860047560-6	Sociedad Transportadora de Los Andes	Colmena	15750023884	1.668.6	1.668.6	0.0
9980	800046952-7	Sociedad Transportadora Mixta Urbana de Bogotá Sotransmiur	Bancolombia	21514756110	210	7.7	202.3
9993	800087921-4	Transportes Calero Ltda	Megabanco	3054313690	62.	62	0.0
9210	860002997-7	Transportes Flota Blanca S.A.	AV Villas	25242025	834.1	398.2	435.9
9180	860010171-4	Transportes Rápido Pensilvania	Caja Social	24009231511	2.484.9	1.795.9	989.
9360	800158965-3	Transervilujo	Colmena	102500225584	204.	144.1	60.
9994	800089388-7	Transporte Automotor público Asociado D.C. TAMPA	Bogota	71103691	189.6	66.1	123.5
9971	800162378-5	Transporte Distrito Capital	Bogota	102527447	742.3	391.2	351.1
9470	860005337-1	Transportes Fontibon	Caja Social	24001097609	1.148.8	1.148.8	0.0
9200	860009056-3	Transportes Bermúdez S.A.	Bancolombia	18814744490	1.019.1	241.7	777.4
9999	800188528-6	Transportes Carros del Sur S.A.	Colmena	147500178282	324.5	324.5	0.0
9635	800166850-9	Transportes Modelo Ltda.	AV Villas	No registra	264.	264.	0.0
9590	860055942-1	Transportes Nuevo Horizonte S.A.	Megabanco	3026375141	1.006.1	323.0	683.0
9220	860005087-3	Transportes Panamericanos S.A.	AV Villas	41073727	4.383.8	2.404.2	1.979.6
9940	800007282-4	Transportes Radio Taxi Confort S.A.	Bogota	2097210	749.0	38.8	710.1
9240	860005088-0	Transportes Santa Lucia S.A.	Colpatria	4702028561	946.9	808.5	138.3
9230	860006875-5	Transportes Urbanos Samper Mendoza Buses Blancos S.A.	AV Villas	27226802	2.897	2.897	0.0
9710	860502253-1	Unión Colombiana de Buses	Bogota	89088983	1.605.1	1.605.1	0.0
9250	860002241-8	Unión Comercial de Transportes S.A.	Bancafe	49516552	1.753.7	1.147.4	606.4
9640	860045513-0	Unión Cooperativa de Trabajadores del Transporte UCOTRANS	Megabanco	3014305016	180.9	44.7	136.3
9992	800086482-8	Unión Transportadora Comunitaria S.A.	Caja Social	23008695063	109.7	1.5	108.2
9970	800024569-4	Unión Transportadora Norte y Sur	Caja Social	24009241190	349.4	45.4	303.9
9260	860005446-4	Universal Automotora de Transportes	Popular	220034008300	4.578.4	178.1	4.400.2
9315	800151556-2	Unión Automotora de Urbanos especiales UNITURS	Gran Ahorrar	486572869	0	25.1	0.0
		TOTAL			66.475.	42.464.	24.011.1

Fuente. Información suministrada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Una vez efectuado el análisis de la información suministrada por la entidad, se encontró que, del valor total de los recursos provenientes del Factor de Calidad liquidado por la STT estimados en la suma de \$66.475 millones, se encuentran depositados en cuentas particulares \$42.464 millones, recursos que debieron ser transferidos a la fiduciaria autorizada, obligación que a la fecha del presente informe no se le ha dado cumplimiento, en los términos contenidos en el artículo 12 de la Resolución 392 de 2003.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

Cabe aclarar que a partir del 18 de Agosto de 2003 y hasta el 10 de septiembre del mismo año, el recaudo del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos debería ser mantenido por las empresas de transporte público colectivo en una cuenta de ahorros independiente de todas aquellas otras cuentas en las que administre los recursos propios del giro ordinario de sus negocios, debiendo remitir a la Secretaría de Tránsito y Transporte a más tardar el lunes de cada semana, el (los) recibo(s) de consignación del recaudo de la semana inmediatamente anterior (lunes a domingo). A más tardar el 11 de Septiembre las empresas debieron transferir a la fiduciaria los recursos provenientes del factor de calidad para constituir un patrimonio autónomo a través del cual funcionará el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

Adicionalmente se observa, que sobre \$24.011.1 millones, no se evidencia monitoreo por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, para el efectivo traslado de los recursos a la Fiduciaria ni la consignación semanal de las empresas de transporte público, contraviniendo lo ordenado en los artículos 13 y 15 de la Resolución antes citada.

De lo expuesto se concluye, que como Factor de Calidad liquidado por la STT para las empresas autorizadas, a 28 de febrero de 2005 sólo se han consignado en la fiduciaria \$3.657 millones (Cuadro 40), equivalentes al 5.5% del total de los recursos recaudados a través del cobro de la tarifa a los usuarios del transporte público, evidenciando retención irregular de dineros en cuentas particulares de las Empresas de Transporte Público y de propietarios de los vehículos, provenientes del Factor de Calidad para el mejoramiento del Servicio incorporado a la tarifa, en cuantía de \$62.818 millones, así:

Valor Liquidación Factor de Calidad	\$66.475. millones
Valor consignado en la Fiduciaria	\$ 3.657. millones

Valor presunto detrimento de los Recursos del Fondo \$62.818. millones

Circunstancia anterior que origina un presunto detrimento de los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, afectando la reorganización del transporte público en Bogotá y la calidad en el servicio prestado, situación que se hace mas grave si se tiene en cuenta que el parque automotor se ha incrementado con la matrícula de 1.439 vehículos adicionales al número estimado en sobreoferta de 5.660 vehículos.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

De conformidad con las anteriores circunstancias, se establece que la retención irregular de dineros correspondientes al Fondo de Factor de Calidad se encuentra enmarcada en lo previsto en el artículo 6 de la Ley 610 de Agosto 15 de 2000 , Daño patrimonial al Estado.

Es de aclarar, que mediante estudios adelantados por la Secretaría de Tránsito y Transporte se tiene estimada la sobreoferta de vehículos en la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Capital en 5.660, los cuales deben salir de circulación y ser desintegrados, por otra parte el resultado generado con la implementación del Factor de Calidad como Índice para la reducción de la sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, es ínfimo si se tiene en cuenta que se ha realizado únicamente la compra de tres (3) vehículos microbuses, lo que muestra una deficiente gestión en el recaudo, control y ejecución de los recursos provenientes del Factor de Calidad del Servicio.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

4.9. MULTAS Y COMPARENDOS.

4.9.1. Multas a Transporte Público

En desarrollo del procedimiento correspondiente a las Investigaciones Administrativas generadas por la imposición de Órdenes de Comparendo por infracciones por parte de las Empresas de Transporte Público, se determinan demoras en las diferentes etapas del Proceso que generan un posible detrimento al patrimonio del Distrito Capital al declararse, en los diferentes expedientes, caducidad de la facultad de sancionar con que cuenta la administración.

En seguimiento de los expedientes que se encontraban en investigación administrativa por parte del Grupo de Transporte Público Individual de la Subsecretaría Jurídica de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, este Ente de Control determinó que, en repetidas oportunidades, se declara la caducidad de comparendos en aplicación del Artículo No. 38 del Código Contencioso Administrativo, que dice: *...**Caducidad respecto a las sanciones.** Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer caduca a los tres (3) años de producido el acto que pueda ocasionarlas*"

En la auditoria selectiva a los expedientes, se realizó revisión y análisis de las diferentes órdenes de comparendo a Empresas de Transporte Público y a los actos administrativos que se producen en este proceso, mediante los cuales se surte la investigación administrativa (Resoluciones, Autos, etc.).

En la cuantificación y consolidación de los expedientes en los cuales se determinó la irregularidad citada, correspondientes a la muestra selectiva, se estableció que el Distrito Capital a través del Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt de la Secretaría de Tránsito y Transporte, ha dejado de percibir ingresos por comparendos impuestos a empresas de transporte público que alcanzan la cifra de veintiséis mil quinientos sesenta y siete (\$26.567') millones, generando un posible detrimento al patrimonio distrital.

Para la cuantificación del posible detrimento al Distrito Capital, en el valor mencionado, se aplicó la normatividad vigente, correspondiente a las sanciones aplicables para la época de cada uno de los comparendos y su cálculo se adelantó con base en el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) del año respectivo.

La normatividad aplicable respecto a las sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor, se identifica a continuación y corresponde a la vigente



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

en la época en que se impusieron los Comparendos incluyendo a continuación los apartes pertinentes:

Decreto 1558 de Agosto 4 de 1998 “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre colectivo metropolitano, distrital y/o municipal de pasajeros” cuyo objeto y principios se encuentra en los artículos:“**Artículo 1º.**- El presente Decreto tiene por objeto reglamentar la eficiente, segura y oportuna prestación de un servicio público de transporte terrestre colectivo de pasajeros en el ámbito municipal, bajo el cumplimiento de los criterios básicos y rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a la cual solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley, por los Decretos reglamentario y por los convenios internacionales”... y el“**Artículo 2º.**- La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los pasajeros constituye prioridad en el sistema y en el sector transporte...” y

En lo referente a la parte sancionatoria, en el TÍTULO III - SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS se identifica:“**Artículo 73º.**- Serán sancionadas por la autoridad Metropolitana, Distrital y/o Municipal competente de acuerdo con las disposiciones señaladas en este Decreto, la empresa de transporte público colectivo municipal de pasajeros y quienes desarrollen la actividad transportadora de servicio público sin sujeción a las normas legales. Las sanciones para los infractores serán las siguientes:

1. Amonestación.
2. Multas.
3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
5. Suspensión de la habilitación de la empresa.
6. Cancelación de la habilitación de la empresa.
7. Inmovilización o retención del vehículo.

Artículo 74º.- La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.

Artículo 75º.- Las multas procederán en los siguientes casos:

Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación será sancionado hasta con cinco (5) SMMLV.

En la graduación de la sanción se tendrá en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias que rodearon la misma, los antecedentes de la empresa y su incidencia en la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 76º.- Sanciones a las Empresas de Servicio Público. Será sancionada con multa la empresa de servicio público de transporte de pasajeros que incurra en las siguientes infracciones:

1. No entregar a las autoridades de transporte los datos que según las normas vigentes deban suministrar con fines de información o estudio. Veinte (20) SMMLV.
2. Modificar el nivel de servicio autorizado. Veinte (20) SMMLV.
3. No cumplir con el plan de rodamiento. Veinte (20) SMMLV.
4. Utilizar vehículos de otra empresa sin el previo cumplimiento de los requisitos legales. Veinte (20) SMMLV.
5. Permitir la operación de los vehículos sin tarjeta de operación o con esta vencida. Veinte (20) SMMLV.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

6. Prestar el servicio de vehículos que no tengan la puerta o puertas de seguridad y/o salidas de emergencia. Cincuenta (50) SMMLV.
7. Expedir para los vehículos la carta de aceptación de la empresa sin contar con la capacidad transportadora disponible. Cincuenta (50) SMMLV.
8. No adoptar fondos para la responsabilidad civil o no mantener vigentes las pólizas de seguros exigidos por este Decreto o por la ley. Setenta (70) SMMLV.
9. Cuando la empresa aumente o disminuya la tarifa o preste servicios no autorizados o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga. Setecientos (700) SMMLV.
10. Despachar vehículos conducidos por personas no idóneas, embriagadas o bajo el efecto de drogas. Trescientos (300) SMMLV.
11. Alterar la capacidad transportadora autorizada a la empresa. Cuarenta (40) SMMLV.
12. Utilizar conductores no contratados directamente por la empresa. Cien (50) SMMLV.
13. Permitir la operación de los vehículos sin las necesidades condiciones de seguridad. Cincuenta (50) SMMLV.
14. Permitir la operación de los vehículos cuando peligre la integridad física de los pasajeros. Cincuenta (50) SMMLV.
15. Permitir la circulación de vehículos de la empresa sin sus distintivos o sin portar su razón social en aviso visible. Quince (15) SMMLV.
16. No permitir la prestación del servicio de vehículos vinculados cuando se encuentre tramitando la desvinculación. Diez (10) SMMLV.
17. Retener los documentos de transporte de los vehículos. Diez (10) SMMLV.
18. Carecer de los programas de mantenimiento mecánica preventivo para los vehículos. Cien (100) SMMLV.
19. Cuando no lleve técnica de revisión y mantenimiento para cada uno de sus vehículos. Cincuenta (50) SMMLV.”....

DECRETO 176 de febrero 5 de 2001 – “ Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones”, que para el caso que nos ocupa, prevé:

“TÍTULO I., PARTE GENERAL, CAPÍTULO I., OBJETO.

ARTÍCULO 1o. OBJETO. El presente Decreto tiene por objeto establecer las obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor y fijar el régimen de sanciones aplicable a cada modalidad de servicio.

CAPITULO II. EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS.

ARTÍCULO 2o. OBLIGACIONES. Son obligaciones generales de las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros, las siguientes:

1. Informar a la Autoridad de Transporte Competente los cambios de sede de domicilio principal y oficinas.
2. Suministrar a la autoridad competente durante los cuatro (4) primeros meses de cada año la siguiente documentación e información:
 - Formulario de actualización de información, diseñado por el Ministerio de Transporte.
 - Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal donde conste la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- existencia de las declaraciones de renta, los estados financieros con sus respectivas notas y anexos y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.
- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
3. Velar por que sus vehículos lleven los distintivos, número de orden y razón social de la empresa.
 4. Mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
 5. Vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social y remitir semestralmente esta información a la Superintendencia de Salud o a la entidad que haga sus veces.
 6. Desarrollar el programa de medicina preventiva para los conductores de los equipos.
 7. Gestionar, obtener y suministrar oportunamente las tarjetas de operación.
 8. Desarrollar programas de capacitación a través del Sena o de las entidades especializadas a todos los operadores de los equipos, con el fin de garantizar la eficiencia y profesionalización de los operarios.
 9. Vigilar que los vehículos cuenten con las condiciones de seguridad y comodidad reglamentados por el Ministerio de Transporte.
 10. Mantener en operación la capacidad transportadora mínima fijada por la Autoridad de Transporte Competente, cuando la modalidad de servicio esté sujeta a rutas y horarios.
 11. Desarrollar el programa de reposición, en el que se contemplen condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso al mismo.
 12. Desarrollar el programa de revisión y mantenimiento preventivo de los equipos.
 13. Vigilar que los vehículos presten el servicio con la tarjeta de operación vigente.
 14. Vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio.
 15. Llevar y mantener en sus archivos, una ficha técnica por cada vehículo, que contenga entre otros, su identificación, fecha de revisión, taller responsable, reparaciones efectuadas, reporte, control y seguimiento. Esta ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
 16. Entregar al propietario del vehículo la respectiva ficha técnica una vez efectuada la desvinculación.
 17. Suministrar la información que le fuere solicitada por la Autoridad de Transporte Competente.
 18. Expedir los respectivos paz y salvos sin costo alguno.
 19. Mantener vigentes las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual que ampare todos los vehículos vinculados, exigidas en las disposiciones legales.
 20. Prestar únicamente el servicio de transporte que tenga legalmente autorizado.
 21. Expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el que se discrimine los rubros y montos por cada concepto.
 22. Devolver el original de la tarjeta de operación vencida dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de expedición de la nueva tarjeta.

TÍTULO III. SANCIONES.

ARTÍCULO 12. Las sanciones aplicables a las empresas de transporte público terrestre automotor serán las siguientes:

1. Multa.
2. Suspensión de matrículas, licencias, habilitaciones, registros o permisos de operación, conforme al artículo 47 de la Ley 336 de 1996.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

3. Cancelación de matrículas, licencias, habilitaciones, registros o permisos de operación conforme al artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

4. Inmovilización o retención de los vehículos conforme al artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

CAPÍTULO I. GENÉRICAS A EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS.

ARTÍCULO 13. La empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros que incumpla las obligaciones enunciadas en el artículo 2o. del presente Decreto, será sancionada con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes, exceptuando el incumplimiento del numeral 20 de dicho artículo, en cuyo caso la sanción será de 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

PARÁGRAFO. Cuando la autoridad de transporte competente compruebe que el servicio de transporte público se presta sin las condiciones de seguridad, exigidas por el Ministerio de Transporte, podrá ordenar la suspensión inmediata del servicio, hasta tanto la empresa subsane y garantice el cumplimiento permanente de las mismas.

ARTÍCULO 14. La empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros que incurra en las prohibiciones establecidas en el artículo 3o. del presente Decreto, será sancionada con multa equivalente a veinticinco (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes....”

Con base en muestra selectiva se estableció que a las empresas de transporte público, que a continuación se relacionan, les fueron caducados comparendos en las siguientes cuantías:

**CUADRO 42
MULTAS A TRANSPORTE PÚBLICO CADUCADAS**

EMPRESA	VALOR
Coodiltra Ltda.	638.25
Coonal Ltda.	1.953.91
Cooperativa Continental de Transportes Ltda.	4.128.45
Cooperativa Integral de Transp.de Corabastos Ltda.	76.25
Cooperativa Integral de Transp. El Cóndor Ltda.	236.85
Cootransbolivar	40.07
Cootranscenorte	5.72
Cootransniza	165.52
Expreso Bogotano S.A.	1.471.80
Expreso del País S.A.	298.93
Líneas Uniturs Ltda.	1.089.13
Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda.	144.92
Nueva Transportadora Bogotá S.A.	415.27
Nuevo Taxi Mío S.A.	560.96
Radio Taxi Aeropuerto S.A.	8.573.14
Radio Taxi Autolagos S.A.	1.122.06
Real Transportadora	630.55
Sidauto S.A.	1.645.57



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

EMPRESA	VALOR
Súper Taxi S.A.	219.25
Tampa D.C.	500.64
Tax Colombia S.A.	75.78
Taxis Verdes S.A.	362.19
Trans. Arimena S.A.	180.05
Transporte Computaxi	14.66
Transportes Radio Taxi Confort S.A	456.00
Transportes Rapido Pensilvania S.A	255.59
Unión Comercial de Transportes S.A	1.305.10
TOTAL.....	26.566.61

Fuente: Expedientes en Subsecretaría Jurídica – Grupo de Transporte Público.

Al desplegar esta conducta omisiva y negligente en desarrollo de las investigaciones administrativas con base en la imposición de comparendos a empresas de transporte público se establece el posible detrimento al patrimonio del distrito de conformidad con lo dispuesto por la Ley 610 que en su artículo 6º. prevé:... **“Daño patrimonial al Estado. Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, uso indebido o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inequitativa e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías. – Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público” (Negrilla y subrayado fuera de texto).**

Así mismo con la ejecución de las actividades que se identifican en los párrafos precedentes se está incumpliendo lo establecido en la Misión de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., que dice: “Garantizar la óptima movilidad, seguridad y efectivo control sobre el tránsito y transporte en la ciudad, generando conciencia colectiva de prevención y autorregulación ciudadana, mediante una cultura institucional de excelencia, transparencia y compromiso”, identificando incumplimiento de algunas de las funciones asignadas a la Secretaría de Tránsito y Transporte, que a continuación se transcriben:

- ...“Formular los planes, programas, proyectos y estrategias de la entidad así como dirigir y evaluar la ejecución con el fin de garantizar el cumplimiento de la misión, objetivos y funciones de la Secretaría”
- ...“Dictar las medidas de carácter reglamentario y sancionatorio, cuyas atribuciones le confieren las normas vigentes de tránsito y transporte, así como ejercer las delegaciones que le sean asignadas”



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

- ...*“Establecer políticas para la implementación y desarrollo del Sistema de control interno de la Secretaría”*
- ...*“Dirigir el funcionamiento de la Secretaría y asegurar la aplicación de las normas que regulan la gestión pública de la entidad”*

De la misma manera, se puede identificar la comisión de conducta disciplinable en los términos de la Ley 734 de 2002 – Nuevo Código Disciplinario Único, Artículo 34 - Deberes, numerales 1 y 25, Artículo 35 – Prohibiciones, numerales 1 y 7.

4.9.2. Cartera por Recaudar de Comparendos

Para el desarrollo de las pruebas de auditoría se solicitó a la Oficina Asesora de Tecnología de la Secretaría de Tránsito y Transporte - FONDATT, la generación de un archivo plano con corte a 31 de marzo de 2005 que contuviera la siguiente información:

- Totalidad de registros correspondientes a cédulas de ciudadanía con comparendos vigentes.
- Archivo conformado por los siguientes campos: Identificación y nombre del infractor, Número y fecha del comparendo, fecha de proceso, código de infracción, valor del comparendo, valor nominal, Número de placa del vehículo, empresa, tipo de servicio, Número y fecha de Resolución sancionatoria y placa y nombre del agente de tránsito.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO 43
CONFORMACIÓN DE LA BASE DE DATOS POR CANTIDAD DE COMPARENDOS

Millones de \$

RANGO (CANTIDAD COMPARENDOS)	INFRACTORES		CARTERA DE COMPARENDOS POR RECAUDAR	
	CANTIDAD CEDULAS	%	\$	%
1	476.923	60,139	67.929,8	16,044
2	108.662	13,702	34.206,3	8,079
3	53.123	6,699	26.171,9	6,182
4 - 9	101.094	12,748	96.594,5	22,815
10 - 19	34.043	4,293	76.027,7	17,957
20 - 29	9.143	1,153	35.813,2	8,459
30 - 39	3.846	0,485	21.016,6	4,964
40 - 49	2.067	0,261	14.406,5	3,403
50 - 99	3.369	0,425	34.124,9	8,060
100 - 149	576	0,073	10.238,2	2,418
150 - 199	141	0,018	3.523,4	0,832
Más de 200	47	0,006	3.333,7	0,787
TOTAL	793.034	100,000	423.386,7	100,000

Fuente: Información comparendos STT – Estadísticas elaboradas por Grupo Auditor.

La distribución del universo suministrado por la administración base del anterior análisis es la siguiente:

Total cédulas de ciudadanía	793.034
Total registros de comparendos	2.653.420
Total valor comparendos	\$423.386.739.222

4.9.2.1. Prescripción de actos administrativos por comparendos

Se determinó que, durante el periodo comprendido entre el 1º de julio y el 31 de diciembre de 1999, 146.183 comparendos impuestos a conductores infractores de las normas de tránsito, cada uno con Resolución sancionatoria debidamente ejecutoriada y notificada en estrados, por las inspecciones de tránsito, operó el fenómeno jurídico de la prescripción, debido a que han transcurrido más de cinco (5) años de estar en firme, sin que la Secretaría de Tránsito y Transporte hubiese iniciado las acciones necesarias que legalmente se requerían para cobrar estos dineros. Por lo aquí expuesto, la Contraloría de Bogotá considera que se presentó



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

daño al patrimonio del Distrito Capital por valor de \$14.947.68 millones, dineros que legalmente le correspondía recaudar, en atención a que estos actos administrativos prestan mérito ejecutivo y la Entidad no adoptó los mecanismos necesarios oportunamente para evitar que prescribieran, según lo establecido en el Artículo 262 del Decreto-ley 1344 de 1970 que a la letra dice:

“Artículo 262. Las sanciones a que se refiere el artículo precedente prescriben en cinco (5) años a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpen con la presentación de la demanda.”

Las situaciones anteriores se adecuan a la identificación del Daño Patrimonial del Estado prevista en el artículo 6 de la Ley 610 de 2000, al determinarse una gestión fiscal antieconómica, ineficiente, ineficaz, inequitativa e inoportuna en el manejo de los comparendos en la Secretaría de Tránsito.

Es de anotar que por este mismo concepto, a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la Contraloría de Bogotá en auditorías a las rendiciones de cuenta de 2001 a 2004 ya había notificado cuatro (4) HALLAZGOS FISCALES así: en el 2001 por valor de \$5.534.4 millones (63.913 comparendos), en el 2002 por \$5.815 millones de (60.617 comparendos), en el 2003 por \$22.883,3 millones de (255.676 comparendos) y en el primer semestre de 2004 por valor de \$12.184.3 (121.083 comparendos), con lo cual durante el periodo julio de 1997 a diciembre 31 de 2004 la Secretaría de Tránsito ha dejado prescribir 501.289 actos administrativos provenientes de comparendos, lo que igualmente ha ocasionado que la Entidad haya dejado de recaudar la suma de \$48.227.7 millones que se constituyen en DAÑO FISCAL.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

5. ANEXOS.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 1

RESUMEN DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR Millones \$	NUMERACIÓN DE HALLAZGOS
ADMINISTRATIVOS	51	- 0 -	4.2.1.1.,4.2.1.2., 4.2.1.3.,4.2.1.4., 4.2.2.1, 4.2.2.2., 4.2.2.3, 4.2.3.1., 4.2.3.2.,4.2.3.3., 4.2.3.4., 4.2.3.5., 4.2.3.6., 4.2.3.7., 4.2.4., 4.2.5., 4.3.1., 4.3.2., 4.3.3., 4.3.4.1., 4.3.4.2., 4.3.5.1., 4.3.5.2., 4.3.6.1., 4.3.6.2., 4.3.7., 4.3.8., 4.3.9., 4.3.11.1., 4.3.11.2., 4.3.11.3., 4.3.11.4., 4.3.11.5., 4.5.1.1., 4.5.1.2., 4.5.2.1., 4.5.2.2., 4.5.2.3., 4.5.2.4., 4.5.2.5., 4.5.2.6., 4.5.2.7., 4.6.2.3., 4.7.1.1., 4.7.1.2., 4.7.1.4., 4.7.1.5., 4.7.2., 4.8.2., 4.9.1., 4.9.2.1.,
FISCALES	4	290 62.818 26.567 14.947	4.5.2.6. 4.8.2. 4.9.1 4.9.2.1
DISCIPLINARIOS	4	- 0 -	4.5.1.2., 4.5.2.6., 4.9.1. y 4.9.2.1.
PENALES	- 0 -		
TOTAL	59	104.622	



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

ANEXO No. 2

ESTADOS CONTABLES