



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL
MODALIDAD ESPECIAL

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT EN LIQUIDACIÓN
PERÍODO AUDITADO 2006 - 2007

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL – PAD 2007
FASE II

SECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

OCTUBRE DE 2007

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

AUDITORÍA INTEGRAL A LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y EL
FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT EN LIQUIDACIÓN

Contralor de Bogotá

Oscar González Arana.

Contralora Auxiliar (E)

Patricia Rivera Rodríguez.

Director Sectorial

Alberto Camilo Suárez De la Cruz.

Subdirector de Fiscalización

Dagoberto Correa Pil.

Subdirector de Análisis Sectorial

Alberto Martínez Morales.

Asesor

Faustino Chávez Cruz.

Equipo de Auditoría

Líder
Auditores

Luis Fernando Berdugo Montilla.
Isauro Medina Vargas.
Oscar Emerio Sánchez Valenzuela.
Luis Néstor Toquica Cordero.
Jaime Chaves Merizalde.
Nini Johanna Trujillo Otero.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

1.	CONCLUSIÓN DE LA AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL	5
2.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	11
2.1.	Evaluación Contratos	11
2.1.1.	Queja sobre Contrato No. 175 de 1994.	11
2.1.2.	Queja sobre Contrato No. 206 de 2006.	12
2.1.3.	Contrato No. 218 de 2003.	14
2.1.4.	Contrato No. 220 de 2006.	15
2.1.5.	Contrato No. 003 de 2003.	16
2.2.	Seguimiento al Control de Advertencia por los Posibles Fraudes en el Proceso de Chatarrización	22
2.2.1.	Visita realizada a la Planta desintegradora 15/02/07	22
2.2.2.	Visita realizada a la Planta desintegradora 27/03/07	24
2.2.3.	Visita realizada a la Planta desintegradora 06/06/07	25
2.2.4.	Visita realizada a la Planta desintegradora 26/07/07	27
2.2.5.	Visita realizada a la Planta desintegradora 06/09/07	29
2.2.6.	Visita realizada a la Planta desintegradora 06/10/07	32
2.2.7.	Revisión de Informes de Interventoría	34
2.2.8.	Conclusiones	35
2.3.	Seguimiento al Control de Advertencia por la Posible pérdida de recursos públicos provenientes del “Factor de Calidad”	36
2.3.1.	Recursos provenientes de Factor de Calidad	36
2.3.1.1.	<i>Liquidación de Factor de Calidad a Septiembre 16/07</i>	37
2.3.2.	Análisis de los precios de compra de vehículos con cargo al Fondo de Factor de Calidad.	41
2.3.2.1.	<i>Reactivación del proceso de desintegración física de los vehículos de sobreoferta</i>	43
2.3.2.2.	<i>Limitantes en la compra de vehículos con cargo al fondo</i>	44
2.3.2.3.	<i>Relación de vehículos adquiridos con cargo al Fondo de Factor de Calidad.</i>	45
2.4.	Seguimiento al Control de Advertencia por la Caducidad Multas a Transporte Público	51
2.4.1.	Procesos administrativos sancionatorios por Factor de Calidad.	51
2.4.2.	Información por infracciones de Transporte Público.	52
2.4.3.	Actos administrativos que declaran caducidad en la facultad sancionatoria.	52
2.5.	Seguimiento Control de Advertencia por la Capacidad transportadora Servicio Público Colectivo	54

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.5.1.	Normatividad aplicable	54
2.5.2.	Observaciones al comportamiento.	55
2.5.2.1.	<i>Empresas con Plan de Ajuste Cero.</i>	55
2.5.2.2.	<i>Empresas con Parque Automotor superior a la capacidad Máxima Autorizada.</i>	57
2.5.2.3.	<i>Empresas con parque automotor inferior a la capacidad mínima autorizada.</i>	60
2.6.	Seguimiento Contrato de Concesión 105 de 1997 – Servicios Especializados de Tránsito y Transporte - SETT	64
2.6.1.	Antecedentes	64
2.6.2.	Trámites entregados en concesión.	65
2.6.3.	Tarifas.	65
2.6.4.	Porcentajes de Participación.	66
2.6.5.	Procesos en contra de SETT.	70
2.6.6.	Encuesta realizada a los Puntos de Atención a Usuarios (PAU) del SETT.	71
2.6.6.1.	<i>Resultados de la Encuesta.</i>	71
2.6.6.2.	<i>Comparativo con resultados de la encuesta anterior.</i>	74
2.7.	Evaluación Base de datos SICON y manejo de comparendos.	75
2.7.1.	Prescripción de comparendos.	75
2.7.2.	Verificación documentos de identidad	77
3.	ANEXOS	
1	Cuadro de hallazgos detectados y comunicados	
2	Formato Encuesta SETT	
3	Resultados Encuesta SETT	



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

1. CONCLUSIÓN DE LA AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Doctoras

LUZ PATRICIA GONZALEZ ÁVILA

Secretaria Distrital de Movilidad

CLAUDIA ISABEL OSORIO CÉLIS

Liquidadora FONDATT En Liquidación
Ciudad.

Respetadas Doctoras:

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 Especial a la Secretaria Distrital de Movilidad y al FONDATT En Liquidación

La auditoría se llevó a cabo sobre la gestión de las entidades en lo referente a temas específicos de Contratación, Seguimiento a las acciones adoptadas por las administraciones a su cargo como resultado de los Controles de Advertencia formulados por la Contraloría de Bogotá, D.C. por: Posibles fraudes en el proceso de chatarrización, Posible pérdida de recursos provenientes del Factor de Calidad, Caducidad de Multas a Transporte Público, Capacidad Transportadora del Servicio Público Colectivo. Igualmente se realizó seguimiento a la ejecución del Contrato de Concesión 105 de 1997 suscrito con Servicios Especializados de Tránsito y Transporte - SETT y se adelantó Evaluación de la Base de datos SICON en cuanto a manejo de comparendos y su impacto en las finanzas distritales.

Es responsabilidad de las administraciones de las entidades auditadas 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 sobre los aspectos objeto de la presente auditoría especial.

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, deberán ser corregidos y asumidos por cada una de las entidades a su cargo de conformidad con las

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

competencias y funciones establecidas por el Concejo de Bogotá mediante la expedición del Acuerdo 257 de 2006, “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones” y sus decretos reglamentarios, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por consiguiente a la eficiente y efectiva producción y/o prestación de bienes y/o servicios en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo a las normas de Auditoría Gubernamentales 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 en el informe integral. El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan de gestión de la entidad y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como su adecuada implementación.

Los hechos relevantes determinados en el desarrollo de la auditoría se resumen a continuación:

- En la evaluación del Contrato 003 de 2003, suscrito con LUQUE MEDINA Y CIA LTDA con el objeto de tomar en arrendamiento el inmueble denominado Residencias Lourdes, se determinó que se han causado los cánones mensuales y la sanción contemplada en la Cláusula Penal Pecuniaria, a pesar de encontrarse desocupado el inmueble. Con base en lo anterior se determinó un hallazgo fiscal que asciende a la suma de \$364.33 millones, situación que se considera igualmente como posible hallazgo disciplinario.
- En el análisis realizado a la base de datos de la totalidad de multas provenientes de comparendos frente a los mandamientos de pago proferidos, se determinó la existencia de 83.940 comparendos correspondientes a los que se impusieron en el primer semestre de 2004, que no tienen mandamiento de pago, para los cuales opera el fenómeno de la prescripción por haber transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho sin haber mediado actuación alguna tendiente a iniciar el proceso mediante la presentación de la demanda por parte del Fondatt en Liquidación, como lo estipula la ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito, estableciéndose un hallazgo fiscal por la suma de \$22.076.52 millones. Igualmente se estableció deficiente manejo de la información al determinar la existencia de bases de datos que no ofrecen confiabilidad, situación que se confirma en la respuesta al

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

informe preliminar aportada por la entidad. Lo anterior se considera de la misma manera como posible hallazgo disciplinario.

- Evaluado el comportamiento del recaudo de los recursos provenientes del Factor de Calidad, se estableció el valor liquidado a septiembre 16 de 2007, que asciende a la suma de \$ 132.937.27 millones, de los cuales se encuentran efectivamente depositados en las fiduciarias HSBC y CORFICOLMBIANA, únicamente \$52.485.25 millones, determinando incumplimiento con lo establecido en el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad vigente; se encuentran en poder de las empresas de transporte público colectivo la suma de \$80.452.02 millones. Cabe aclarar que mediante “Auto No. 24 de Cesación de la Acción Fiscal”, proferido por la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva de la Contraloría de Bogotá, en el Artículo Segundo se ordenó efectuar conversión de los títulos de depósito judicial con destino al Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio a favor de las fiduciarias acreditadas en cuantía de \$18.780.57 millones, quedando pendiente de recaudo \$61.671.45 millones.

En lo referente al manejo de los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, Factor de Calidad, se determinaron conceptos que se tienen en cuenta a la hora de comprar el vehículo con cargo al Fondo tal como el valor de salvamento que ya ha sido considerado dentro de la estructura tarifaria como concepto a favor de los prestadores del servicio.

- En el seguimiento al control de advertencia comunicado al Alcalde Mayor de Bogotá mediante el oficio No. 10000- 019178 de Octubre 8 de Octubre de 2004 por la ocurrencia de presuntos fraudes en el proceso de chatarrización, se estableció que se han expedido normas tendientes a mejorar el proceso, quedando por corregir el hecho de clarificar el momento de realizar los trámites que se efectúan para la regrabación del motor y del chasis de los vehículos que se encuentran postulados para ser desintegrados, con el propósito de controlar y evitar que las partes fundamentales del automotor se cambien previamente a la chatarrización de los vehículos por otras totalmente inservibles. Así mismo falta clarificar cual es la autoridad judicial o policiva competente para expedir la certificación de que ha existido un hecho excepcional que da como resultado la pérdida total del vehículo.
- Dentro del seguimiento realizado al Control de advertencia formulado mediante oficio 31000-000404 el 12 de enero de 2005, por la caducidad de la facultad sancionatoria con que cuenta la administración, se determinó que se sigue presentando esta figura frente a empresas de transporte público y propietarios

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

de vehículos. Así mismo se estableció la existencia de bases de datos que no ofrecen confiabilidad por la falta de identificación plena de los diferentes momentos procesales y las fechas que se tienen como base para atender los lineamientos legales de caducidad, estableciendo hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria.

- De conformidad con cruce de los números de identificación que se registran en las bases de datos de comparendos pendientes de pago manejada por SICON, frente a la información de la Registraduría Nacional del Estado Civil, se establecieron situaciones inconsistentes correspondientes a cédulas no vigentes, número de cédula no expedido, números de identificación que no pertenecen a cédulas y otras que no existen en el archivo magnético suministrado, determinándose con esta situación, que no ha sido objeto de depuración por parte de la administración, presentando cifras que no se ajustan a la realidad de los hechos económicos.
- En el manejo de la capacidad transportadora por empresas de transporte público, se determinaron incumplimientos normativos en cuanto al control y manejo de las capacidades máximas y mínimas y deficiente incorporación de la información en las correspondientes bases de datos, identificándose hallazgos administrativos con posible incidencia disciplinaria.

Consolidación de hallazgos

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No. 1 se establecieron once (11) hallazgos administrativos, de los cuales 2 de ellos corresponden a hallazgos con alcance fiscal en cuantía de \$22.440.85 millones, que se trasladarán a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y seis (6) que tienen alcance disciplinario, los cuales serán trasladados a la Personería de Bogotá.

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública, cada una de las entidades a su cargo; de conformidad con las competencias determinadas en el Acuerdo 257 de 2006, “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones” y sus decretos reglamentarios; debe diseñar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias puntualizadas en el menor tiempo posible, documentos que deben ser remitidos a la Contraloría de Bogotá, dentro de los quince (15) días al recibo del presente informe.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

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

Bogotá, D.C. Octubre 31 de 2007.

Cordialmente,

ALBERTO CAMILO SUÁREZ DE LA CRUZ
Director Sector Infraestructura y Transporte.

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

2. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

2.1. Evaluación Contratos.

En el desarrollo de la Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral modalidad especial incluida en el PAD 2007, Fase II, que este Ente de Control realiza al FONDATT En Liquidación y la Secretaría Distrital de Movilidad, se seleccionaron los contratos que inciden en el desarrollo de los hechos determinados en el Memorando de Encargo y en la Auditoría Regular que antecedió a la presente; centrando la atención básicamente en aquellos contratos que bien fueron objeto de queja por parte de los clientes del Control Fiscal y por aquellos que presentaron dificultades en su ejecución ora por su complejidad, ora por la incidencia en el óptimo desempeño de las entidades sujetos de control, ora por la detección de irregularidades en su ejecución, contratos éstos que aunque celebrados en anteriores vigencias se encontraban en proceso de ejecución y/o en proceso de liquidación.

Para el efecto, la muestra la constituyeron los contratos Nos. 175 de 1994 (queja), 003 de 2003 (presuntas irregularidades en la ejecución), 218 de 2003 (presunto detrimento por cruce en sus efectos con la función del SIMIT), 206 de 2006 (quejas por presuntas irregularidades en el proceso de adjudicación) y 220 de 2006 (presunto detrimento por la contratación de los operarios que manejarían los opacímetros adquiridos).

2.1.1. Queja sobre Contrato No. 175 de 1994

El Contrato 175 de 1994 tuvo por Objeto: *“El CONCESIONARIO se obliga para con el FONDATT a: Implantar y poner en funcionamiento el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZONAS AZULES", mediante la instalación de parquímetros para uso múltiple, los cuales deberán ser aprobados previamente por la interventoría del Fondatt y la utilización de cepos, grúas, entre otros mecanismos de control, en un plazo máximo que según cronograma que presente el contratista, no podrá exceder de seis (6) meses, en la zona Norte de la ciudad de Santafé de Bogotá, que comprende los siguientes sectores: 1. De la calle 72 a la calle 77 inclusive y de la Avenida Libertadores a la carrera 7a. Sector 2. De la calle 77 a la calle 85 inclusive y de la Avenida Libertadores a la carrera 7a; Sector 3. De la calle 85 a la Avenida 94 y de la Avenida Libertadores Transversal 27 a la carrera 7a; Sector 4. Galerías, entre calle 53 a 63 y de la carrera 24 a 25. Sector 5. Siete de Agosto de la calle 63 a la 68 y de las carreras 20 a 28. Sector 6. De Avenida 94 a Avenida Calle 100 y de transversal 23 a carrera 7a. de conformidad con la propuesta presentada por el concesionario de fecha noviembre 4 y 10 de 1994, y el pliego de la licitación No. 10 de 1994, los cuales hacen parte integral de-este contrato.”*

Contratista: UNIÓN TEMPORAL ASCOTRAINPA - APD DE COLOMBIA S. A.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Valor: TRESCIENTOS SETENTA MILLONES DE PESOS ANUALES M/CTE. incluido el impuesto al valor agregado IVA. (\$370.000.000.00), para el primer año, suma que se incrementará para los años siguientes en el valor que establezca el Índice de precios al consumidor IPC.

Plazo: Cinco (5) años contados a partir de la suscripción del acta de iniciación que se realizó el día 21 de diciembre de 1994.

La queja se funda en que el contratista presentó documentos falsos, malos manejos de los fondos de la sociedad contratista por parte de su representante legal, incumplimiento de los estatutos de la cooperativa ASCOTRAINPA, de acuerdo con los estatutos de la misma y el temor que se les adscriba un nuevo contrato de la misma naturaleza por parte del ente público rector del transporte en Bogotá.

Como quiera que la queja se sustenta en el temor del quejoso de que se abra una nueva licitación en que potencialmente se le adjudique al mismo contratista la administración de las zonas azules y/o concesión para la administración de las mismas a una persona, que según la persona que allegó la queja, no cumplió con la óptima administración de dichos espacios, pero se tiene que la Secretaría Distrital de Movilidad, no tiene por ahora dentro de sus políticas, la posibilidad de conceder la administración de tales espacios, por la normatividad vigente en punto del Plan de Ordenamiento Territorial, que tiene prohibida la explotación de los espacios públicos o llamadas “muelas” de tal manera que no hay abierto ningún procesos selectivo que busque hacer este tipo de concesiones, en lo atinente a la administración de la sociedad en cuanto se refiere a su calidad de representante legal y en el desconocimiento e inaplicación de los estatutos de la cooperativa, es evidente que estos aspectos no caben dentro de la orbita del control fiscal adscrito a este Ente de Control, por manera que son los miembros de esta sociedad a quienes les corresponden enervar ante el órgano competente las quejas para que en desarrollo de sus competencias se estudien y hagan las advertencias y/o impongan las sanciones a que haya lugar, a la Contraloría de Bogotá D.C., le corresponde es la vigilancia y manejo de los recursos públicos dentro del ámbito territorial de su competencia y no de las cooperativas cuyo objeto social y económico, en principio, no le corresponde a este ente de control.

2.1.2. Queja sobre Contrato No. 206 de 2006.

El Contrato No. 206 de 2006, con el Objeto de: “Contratar el mantenimiento de los sistemas de potencia ininterrumpida UPS del sistema de semaforización electrónica de Bogotá D.C.”

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Contratista: ÁLVARO ALBERTO CABRERA VARGAS.

Valor: Doscientos Noventa y Cinco Millones Doscientos Cuatro Mil Setecientos Sesenta y Ocho de pesos (\$ 295.204.768,⁰⁰) moneda legal colombiana, incluido el IVA y todos los demás gastos directos e indirectos, tasas e impuestos a que haya lugar”.

La queja se funda en que la administración desconoció los derechos de autor que a decir del quejoso, éste tenía sobre la UPS Marca APEL

En Cuanto a esta queja, se tiene que ella se sustenta sobre el presunto desconocimiento por parte de la administración de los derechos de autor que a decir del quejoso, éste tenía sobre la Ups. Marca APEL y que se encontraban al servicio de la regulación de corriente para los semáforos instalados por tal empresa. Al efecto se tiene que, el contrato versaba sobre el mantenimiento, de dichos aparatos y que este solo hecho no generaba derechos de autor, de tal manera que en la adjudicación del contrato para este objeto no se estaban vulnerando tales derechos, por otro lado, no habiéndose conculcado tal derecho, su posible violación no es de competencia de estos Entes de Control (Personería y Contraloría de Bogotá) y la misma debe ser dirigida a los organismos que tienen tal función, denuncia ésta que le corresponde única y exclusivamente a quien está legitimado en la causa para ello, esto es a la persona que siente este tipo de lesión.

Por otro lado, en los procesos licitatorios la evaluación de las propuestas y en general de todo el proceso de ponderación se debe limitar a la verificación y evaluación de los factores ponderables dejando de lado otros aspectos que no buscan la escogencia de la oferta mejor para el Estado y particularmente que tengan incidencia en la futura contratación, tal como lo preceptúa el inciso segundo del numeral 15 del artículo de 25 de la Ley 80 de 1993, concepto éste que fue la síntesis también de la forma como el sujeto de control respondió al quejoso y que se encuentra contenido en la Resolución que adjudicó el contrato y resolvió las observaciones al proceso evaluativo de las ofertas allí presentadas.

Conclusiones sobre las quejas.

En lo atinente a las quejas referidas a los contratos Nos. 175 de 1994 y 206 de 2006, se tienen elementos emergidos del desarrollo del proceso auditor de los cuales se puede concluir por las evidencias recaudadas que las mismas son infundadas, sustentadas básicamente en argumentos subjetivos de sus autores y desvirtuadas por las pruebas realizadas.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.1.3. Contrato No. 218 de 2003.

Objeto: "Realizar el cobro persuasivo de la cartera de multas por infracciones de Tránsito de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D. C.

Contratista: COVINOC

Valor: Dos Mil Seiscientos Millones de pesos (\$ 2.600.000.000,⁰⁰) moneda legal colombiana.

Plazo: Inicialmente el contrato tuvo un plazo de doce (12) meses, el cual se ha venido prorrogando hasta el año en curso.

La auditoría tiende a verificar o no la existencia de un presunto detrimento patrimonial al hacerse un doble pago por el cobro de los comparendos y de las multas por infracciones de tránsito, tanto al Contratista Covinoc y al SIMIT.

Se tiene que el objeto de la auditoría debía versar sobre la existencia de un presunto daño al erario, al tener la administración que hacer un doble pago para obtener el recaudo de las multas por infracciones de tránsito, al efecto se tiene, que uno es el pago que debe efectuar la administración por la ejecución del contrato que busca el recaudo persuasivo de los comparendos y otro, con fuente legal, mediante el cual el Estado en ejercicio de sus facultades soberanas crea un ente que administre el sistema nacional de control de multas de transporte al que absolutamente todas las entidades deben reportar los comparendos por infracciones de tránsito que se realicen en el ámbito territorial de su competencia, para que de esta manera, los infractores no puedan dentro del marco nacional efectuar tramites referentes al Registro de Conductores y transacciones relativas a vehículos mientras no cancelen las multas impuestas por este tipo de infracciones.

Así las cosas, independientemente que el Estado haya creado y obligado a las autoridades de tránsito a aportar un porcentaje mínimo de lo recaudado por concepto de la administración nacional del sistema de multas destinado a su sostenimiento, es diferente a que las entidades puedan contratar a particulares para que efectúen y ejecuten mecanismos tendientes a obtener el recaudo de las multas, lo que no riñe entre si con el sistema nacional, ahora bien, las autoridades de tránsito tienen libertad para realizar este tipo de contratos que no riñe con el ejercicio de su propias funciones y sirven para la optimización del servicio.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.1.4. Contrato No. 220 de 2006.

Objeto: Adquisición de opacímetros de flujo parcial y analizadores de gases e instalación, con sus respectivos kits completos para el Plan de Mejoramiento Ambiental del Distrito Capital, con destino a la Estación Metropolitana de Bogotá.

Contratista: MAXITEK S.A.

Valor: Un Mil Cuarenta y Cinco Millones (\$1.045.000.000,⁰⁰) pesos.

Plazo: Inicialmente el contrato tuvo un plazo de dos (2) meses, el cual fue prorrogado.

En este contrato se tiene que su objeto era suministrar bienes tendientes al control de la emisión de gases por parte de las autoridades ambientales distritales, proceso que se inició a mediados del año próximo pasado y concluyó con la celebración y perfeccionamiento el pasado 29 de diciembre y que reunió los requisitos de ejecutabilidad hacia marzo del año en curso, por tanto a partir del 12 de dicho mes y año podía el contratista empezar a tomar las medidas de instalación de los opacímetros en los vehículos previamente suministrados con ocasión de la posibilidad de ejecución de otro contrato celebrado por la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte, camionetas que tan solo fueron suministradas hacia finales del semestre pasado, así las cosas tan solo cuando la Secretaría Distrital de Movilidad, tenía disposición física y material de los móviles, fue cuando el proveedor de los opacímetros, podía tomar las medidas requeridas para proceder al montaje en tales automóviles de los bienes de medición de la contaminación ambiental vehicular, pero anteriormente a estas circunstancias, la autoridad ambiental distrital había contratado los operarios que se encargarían de manejar los equipos adquiridos por la autoridad de tránsito en otras palabras la Secretaría Distrital de Ambiente, no tuvo en cuenta la complejidad del proceso contractual adquisitivo de los medidores de gases y de las circunstancias de uso y de circulación por las calles de Bogotá de los medidores de gases, sino que contrató a los operarios para que éstos no hicieran nada, bajo estas premisas, no se le podría endilgar ningún tipo de responsabilidad en esta última erogación, sino que la misma debe intentarse es contra los directivos del desaparecido DAMA y/o el ente que en la actualidad ejerza sus funciones, la que no es de resorte de esta dependencia y que en desarrollo de su integralidad ya se le corrió traslado a la dependencia de este Ente de Control para que tome las medidas de su resorte.

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

2.1.5. Contrato No. 003 de 2003.

Objeto: “Tomar en arrendamiento el siguiente inmueble: edificio denominado *Residencia Lourdes*, ubicado en la Carrera Décima (10) número sesenta y tres veintiocho / cuarenta /cuarenta y dos / cuarenta y seis (63-28/40/42/46) de la ciudad de Bogotá D.C., junto con el inventario que consta en documentos separado y que forma parte integrante del contrato; cuyos linderos generales son: **NORTE:** En 32.41 MTS CON EDIFICIO SOBRE LA Carrera 10 distinguido con el número 63-60 y 63 - 64 de la carrera 9 A, y en 24.21 MTS con edificio sobre la calle 63 distinguido con el número 9-01, /9-03 y 9-07 de la calle 64. **SUR:** Con muro que lo separa del inmueble sin demarcar, que a su vez lo separa de inmueble marcado con los números 63-08/63/02 y 63-00 de la carrera 9 A, con una extensión de 58.57 Mts. **ORIENTE:** En parte con el inmueble de la Calle 64 No. 8-41, en parte con inmueble de la Carrera 8 No. 63-45/63-49/63-41 y en parte con inmueble de la Carrera 8 No. 63-37, con una extensión de 14,23. **OCCIDENTE:** con paso peatonal de la calle 64 con Carrera 10, en extensión de 27.80 MTS. En la cláusula primera del contrato se incorporaron los siguientes **Parágrafos:** Primero: El Arrendador manifiesta que entrega el inmueble en buen estado, con pleno y total funcionamiento de todas las instalaciones eléctricas, sanitarias, hidráulicas y telefónicas. Segundo. En el arrendamiento quedan incluidas las 31 líneas telefónicas que se relacionan más adelante en el cuadro designado para el efecto.

Locales y Oficinas	Líneas Telefónicas Nos.
Locales 3 y 4	2552568
	2552547
oficina 102	2355732
oficina 104	2495422
	2355912
	2483209
oficina 105	2558305
	2355792
oficina 106	2490160
	2490307
oficina 107	2490540
	2355592
oficina 202	2489958
oficina 203	2489964
oficina 204	2355772
oficina 205	2351765
oficina 206	2494119
oficina 301	2355572
oficina 302	2355392
	2491897
oficina 303	2489993
oficina 304	2355532
oficina 305	2355552
oficina 306	2490068
oficina 401	2354093
oficina 402	2354073

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

Locales y Oficinas	Líneas Telefónicas Nos.
oficina 403	2354213
oficina 404	2489973
oficina 405	3472819
oficina 406	2352156
	2359164

...”

De la misma manera el contrato contempló dentro de su clausulado lo siguiente:

CLÁUSULA SEGUNDA: COSAS O USOS. ANEXOS- Además del inmueble identificado y descrito el arrendatario tendrá derecho de goce sobre las siguientes cosas o anexos: Los locales tres y cuatro (3 y 4) identificados con la nomenclatura Carrera 10 Nos. 63-40-42 y 46; las oficinas números ciento uno ciento dos, ciento tres, ciento cuatro, ciento cinco y ciento seis (101, 102, 103, 104, 105 y 106), con su hall de acceso, escaleras, celaduría, patio costado norte, patio central, escalera entrada vehículos, entrada vehículos, patio garajes y cubierta garajes; las oficinas números doscientos uno, doscientos dos, doscientos tres, doscientos cuatro, doscientos cinco y doscientos seis (201, 202, 203, 204, 205 y 206) y circulaciones; las oficinas números trescientos uno, trescientos dos, trescientos tres, trescientos cuatro, trescientos cinco y trescientos seis (301, 302, 303, 304, 305 y 306) y circulaciones; y las oficinas números cuatrocientos uno, cuatrocientos dos, cuatrocientos tres, cuatrocientos cuatro, cuatrocientos cinco y cuatrocientos seis (401, 402, 403, 404, 405 y 406) y circulaciones. Se excluyeron los locales uno y dos (1 y 2) identificados con la nomenclatura urbana carrera 10 No. 34-36.

CLÁUSULA TERCERA: Área- El cuadro de áreas se encuentra distribuido así: **primer piso** área privada 313.39 mts² (locales 3, 4, oficinas 101, 102, 103, 104, 105 y 106) y área común 859.02 mts² (hall acceso, escalera, celaduría, patio costado norte, patio central, escalera entrada vehículos entrada vehículos, patio garajes, cubierta garajes); **segundo piso:** área privada 657.61 m² (oficinas 201,202,203,204,205,y 206) y área común 62.74 m² (circulaciones); **tercer piso:** área privada 657.61 m² (oficinas 301, 302, 303, 304, 305,y 306) y área común 62.74 m² (circulaciones) y **cuarto piso:** área privada 657.61 m² (oficinas 401, 402, 403, 404, 405 y 406) y área común 62.74 m² (circulaciones). **CLÁUSULA CUARTA: Recibo y Estado-** El arrendatario declara que ha recibido el inmueble materia del presente contrato conforme al inventario que hace parte del mismo y que de igual manera lo restituirá al arrendador a la terminación del arrendamiento o cuando éste haya de cesar por alguna de las causales previstas, salvo el deterioro proveniente del tiempo y uso legítimos. **CLÁUSULA SEXTA: PRORROGA:** Vencido el termino inicial del contrato, este se entenderá prorrogado en forma sucesiva y automática la primera vez por un periodo de seis (6) meses y las veces subsiguientes por periodos de doce (12) meses, siempre que las partes hayan cumplido con las obligaciones a su cargo y se avengan a los reajustes del canon autorizados por las normas legales y/o convenidos por ellas. **PARÁGRAFO:** Si con tres (3) meses de anticipación a la fecha de finalización del contrato o de alguna de sus prorrogas, ninguna de las partes manifiesta por escrito su interés de darlo por terminado, este se entenderá prorrogado automáticamente, de acuerdo con los términos estipulados en esta misma cláusula.

Igualmente se pactó inicialmente en la “**CLÁUSULA SÉPTIMA:** que el canon mensual de arrendamiento sería de **VEINTICUATRO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS (\$24'269.954.⁰⁰) MONEDA LEGAL COLOMBIANA**, valor que incluía el IVA del 7% estipulado en el artículo 35 de la Ley 788 de 2002 y que equivale a la suma de **UN MILLÓN QUINIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS (\$1'587.754.00) MONEDA LEGAL COLOMBIANA**, suma que debería

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

ser discriminada en cada factura a efectos de realizar la respectiva retención. El ARRENDATARIO se obligó a pagar la totalidad de estas sumas dentro de los (5) días hábiles siguientes al día veintisiete (27) de cada mes, por anticipado, en las oficinas de la tesorería del FONDATT, durante la vigencia de este contrato, o durante de cualquiera de las renovaciones expresas del mismo. Y se estipuló en el parágrafo 1º que la mera tolerancia del ARRENDADOR en aceptar el pago del precio con posterioridad a los cinco (5) primeros días de cada mes, no se entendería como ánimo de modificar el término establecido para el pago del arrendamiento del contrato. **CLÁUSULA OCTAVA: CLAUSULA OCTAVA: REAJUSTE DEL VALOR DEL CONTRATO:** Los contratantes convinieron que a partir del primero (1) de enero del año dos mil cuatro (2004), el canon de arrendamiento se incrementaría en el 100% del la Variación del índice de Precios al Consumidor que el DANE certificara para los últimos doce meses anteriores al vencimiento del término del contrato o de una de sus prorrogas, y así sucesivamente cada doce (12) meses. Este reajuste sería cancelado por el arrendatario sin necesidad de requerimiento alguno por parte del ARRENDADOR.

NOVENA: DESTINACIÓN- El inmueble materia de este contrato tendrá destinación institucional exclusivamente para las oficinas, entre otras, de las Inspecciones de Tránsito de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y no podrá bajo ninguna circunstancia ser cedido o subarrendado en todo o en parte, o darle otro uso de naturaleza diferente, sin autorización escrita al ARRENDADOR. **PARÁGRAFO:** El incumplimiento comprobado de esta cláusula dará derecho al ARRENDADOR para dar por terminado el contrato y exigir la entrega del inmueble, o en caso de cesión o subarriendo abusivos, celebrar un nuevo contrato con los usuarios reales, sin necesidades de requerimientos judiciales o privados a los cuales renuncia el ARRENDATARIO.

DECIMA PRIMERA: SERVICIOS- El ARRENDATARIO sería responsable del pago de los servicios públicos de energía, eléctrica, gas, acueducto y alcantarillado, teléfono, recolección de basuras”.

En esta cláusula se incluyeron los párrafos que se citan a continuación, los que incorporan unas obligaciones respecto a la omisión en el pago de las tarifas de servicios públicos domiciliarios y que son: **PRIMERO-** En caso que el ARRENDATARIO deje de pagar, sin causa justificada, los servicios aquí señalados, este renuncia en forma expresa a requerimientos privados o judiciales y se declara deudor de toda suma que pague el ARRENDATARIO por esta causa, excepto si existiera reclamación administrativa del ARRENDATARIO en cuyo caso solo será responsable por el valor que finalmente se decida en el procedimiento de reclamación. **SEGUNDO-** Son a cargo del ARRENDATARIO los reclamos que por daños y perjuicios puedan hacer las Empresas Públicas en cualquier tiempo, por infracciones a su reglamento, ocurridas por culpa del ARRENDATARIO, lo mismo que el costo reconexiones y en general los gastos que por esta causa se ocasionaran. **TERCERO:** EL ARRENDADOR Se obliga a entregar el inmueble a paz y salvo por facturaciones de todos los anteriores servicios públicos. **CUARTO:** EL ARRENDADOR podrá negarse a recibir el inmueble cuando demuestre plenamente que existe requisitos pendientes de cumplimiento por parte del ARRENDATARIO, en quien subsistirá la responsabilidad para todo efecto, aún después de restituido.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: DE LAS REPARACIONES Y MEJORAS - EL ARRENDATARIO esta obligado a efectuar en el inmueble las reparaciones locativas a que haya lugar de conformidad con lo estipulado en los Artículos 2029 y 2030 del Código Civil. Las demás reparaciones, variaciones, reforma o mejoras de cualquier clase que quisiere hacer EL

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

ARRENDATARIO será por cuenta de éste y para efectuarlas, excepto las necesarias para el funcionamiento de las oficinas e Inspecciones de Tránsito, se requiere previo permiso o autorización escrita del ARRENDADOR. A la terminación EL ARRENDATARIO podrá retirar los materiales utilizados los cuales seguirán siendo de su propiedad. En ningún caso tendrá el ARRENDATARIO derecho de retención del inmueble por razón de las mejoras, ni derecho a indemnización alguna.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA; OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO- EL ARRENDATARIO esta obligado a mantener el inmueble en el estado en que lo recibió y se obliga especialmente a: 1) Pagar el canon acordado dentro de los plazos previstos en la Cláusula Séptima de este contrato. 2) Conservar la integridad interior de paredes, techos, estufa, calentador, muebles de cocina, pavimentos y cañerías. 3) Reparar los cristales, puertas, cerraduras y tabiques. 4) Mantener en estado de servicio y debidamente aseadas las partes interiores y exteriores del inmueble de conformidad con los Artículos 2029 y 2030 del Código Civil. 5) Cumplir las normas consagradas en los Reglamentos Internos de Propiedad Horizontal y las que expide el Gobierno, en protección de los derechos de todos los vecinos o copropietarios.

CLÁUSULA DECIMAQUINTA: PREAVISO PARA LA TERMINACIÓN DEL CONTRATO: Vencido el termino inicial del contrato, o de alguna de sus prorrogas, cualquiera de las partes podrá darlo por terminado unilateralmente, previa notificación por escrito, mediante correo certificado, con un plazo no menor de tres (3) meses a la fecha señalada para la terminación del contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: ABANDONO DEL INMUEBLE. En caso de que el ARRENDATARIO abandone el inmueble arrendado desde ya autoriza al ARRENDADOR para ocupar el mismo sin necesidad de orden judicial, para salvaguardia de la integridad del mismo y evitar la sustracción o deterioro de los bienes que lo integran.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA; CLÁUSULA PENAL- En caso de incumplimiento de cualquiera de las cláusulas de este contrato o de las obligaciones que legales, la parte que incumple será deudora de la otra a título de cláusula penal de una suma igual a dos (2) veces el canon de arrendamiento mensual vigente en el momento de incumplimiento, sin exceder del veinte por ciento (20%) del valor total inicial del contrato, sin perjuicio del cumplimiento de la obligación principal y de la indemnización de los daños causados por incumplimiento.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: NORMAS ESPECIALES; Las partes convienen que el presente contrato se regirá por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, y las normas del Código de Comercio y del Código Civil y complementarias relacionadas con la naturaleza del contrato.”

Contratista: LUQUE MEDINA Y CIA LTDA.

De la misma manera el contrato fue sujeto a cinco adiciones y prórrogas las cuales tuvieron el siguiente comportamiento:

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CUADRO No.1
COMPORTAMIENTO ADICIONES Y PRORROGAS CONTRATO 003 DE 2003

Valor en \$

CONTRATO 003/2003	TIEMPO	Fecha de inicio y terminación	VALOR
INICIO	10 MESES	27/01/2003 - 26/11/2003	242.699.540
ADICIÓN 1	12 MESES	26/11/2003 - 26/10/2004	309.927.313
ADICIÓN 2	11 MESES	25/10/2004 - 26/01/2005	299.912.197
ADICIÓN 3	1 MES	25/01/2005 - 26/11/2005	36.571.407
ADICIÓN 4	2 MESES	24/11/2005- 26/01/2006	56.325.300
ADICIÓN	12 MESES	24/01/2006 - 26/01/2007	360.610.087
VALOR DEL CONTRATO a la terminación de los plazos pactados			1.306.045.844

Fuente: Archivo contractual 003 de 2003- SECRETARÍA DE MOVILIDAD..

De lo anterior se concluye que el contrato venció finalmente el 26 de enero de 2007 y que previamente a esta fecha, con tres meses de anticipación, en los términos contractuales, el arrendatario debió avisar al arrendador su decisión de no continuar ocupando el inmueble y de hacer las reparaciones a que hubiere lugar para entregarlo en las condiciones en que lo recibió, de la misma manera, se tenía conocimiento, lo que presupone falta de planeación e implementación de un plan de contingencia, dadas las circunstancias administrativas que se venían gestando a iniciativa del Alcalde Mayor y que no eran desconocidas para los Secretarios de Despacho del Distrito Capital.

Se tiene que con la expedición del Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006 y su concordancia con el Decreto 563 del 29 de diciembre de la misma anualidad las Inspecciones de Tránsito debían trasladarse a la sede de Paloquemao, en donde funcionaría el ente administrativo que las acogería, esto es, el FONDATT En Liquidación, entre otras cosas, por la existencia en dichas instalaciones del espacio suficiente para albergarlas, no obstante lo anterior, ni la administración del FONDATT En Liquidación ni de la Secretaría Distrital de Movilidad, enervaron las acciones y/o los mecanismos tendientes a cesar los efectos del contrato de arrendamiento No. 003 de 2003, para que a futuro no tuviera la obligación de pagar con cargo a ese inmueble cánones de arrendamiento, tarifas de servicios públicos domiciliarios, servicio privado de vigilancia y además la restauración del inmueble a condiciones normales de uso, habida cuenta que las heces de las aves y la ocupación por las mismas ha acelerado el proceso de deterioro al menos en el primer piso de la edificación, lo que se detectó en visita fiscal practicada el día viernes cinco (5) de octubre de dos mil siete.

Por lo expuesto de los hechos anteriores se concluye la existencia de un hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, que se trata a continuación.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria.

La sede que se encuentra en el edificio “Residencia Lourdes”, ubicado en la Carrera Décima (10) número sesenta y tres veintiocho / cuarenta /cuarenta y dos / cuarenta y seis (63-28/40/42/46) de la ciudad de Bogotá D.C., tomado por la Secretaría de Tránsito y Transportes – FONDATT para que funcionaran las Inspecciones de Tránsito, bajo el Contrato de Arrendamiento No. 003 de 2007, por efectos de la Reestructuración Distrital, quedaron sin utilización, sin embargo el contrato que amparaba su utilización se encuentra vigente, sin que la administración hubiera utilizado las herramientas contractuales para darlo por terminado desde el pasado 26 de enero de 2007, el edificio se encuentra desocupado, pero no obstante ello la administración distrital debe cancelar un valor mensual de TREINTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y UN MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS M/CTE. (\$39.871.394,00) que en la actualidad asciende a Trescientos Dieciocho Millones Novecientos Setenta y Un Mil Ciento Cincuenta y Dos (\$318.971.152,00) Pesos Ml/Cte., más el monto del valor de la sanción contemplada en la Cláusula Penal Pecuniaria, de lo que se deriva daño patrimonial que, al momento de la auditoría, asciende a **TRESCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS (\$364.335.552,00) PESOS ML/CTE.**

Los bienes del Estado de acuerdo con los principios que rigen la administración pública deben ser manejados con la menor cantidad de gastos de acuerdo con lo contemplado en el inciso segundo del artículo tercero del Código Contencioso Administrativo, en concordancia con lo establecido en el artículo 6º de la Ley 610 de 2000, al referirse al Daño patrimonial al Estado, el que se entiende como 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, a más de lo anterior se desconocieron los pactos contemplados en el contrato, en donde el mismo de acuerdo con lo contemplado en los artículos 1602 del Código Civil y el 871 del Código del Comercio son ley para las partes y en su cumplimiento las partes se deben avenir al cumplimiento de las obligaciones contraídas, el pago de unos cánones de arrendamiento, el de unas tarifas de servicios públicos domiciliarios, el de un servicio privado de vigilancia en un sitio que no está prestando ninguna utilidad, el pago obligatorio futuro una sanción por incumplimiento de las obligaciones pactadas en un contrato que tomó en arrendamiento de un bien inmueble que no se está utilizando y que no está

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

prestando el servicio para el cual fue arrendado, en otras palabras, no hay una contraprestación que cumpla los fines del Estado cuando nos encontramos ante el manejo de bienes de terceros en los cuales no se está actuando con la aplicación de los principios que rigen la administración pública consagrados en la Constitución Política de Colombia, en el Código Contencioso Administrativo y en la Ley 80 de 1993, a más de las normas privadas que rigen como ya se dijo la administración de bienes de terceros, con los hechos evidenciados se están transgrediendo.

El daño se encuentra conformado por la no utilización oportuna de las facultades contempladas en el contrato celebrado entre el FONDATT y la STT, y por no haber ejecutado las acciones tendientes a cesar los efectos del contrato en forma oportuna.

La inercia administrativa generó para el Distrito Capital la obligación de cancelar y deber pagar Trescientos Sesenta y Cuatro Millones Trescientos Treinta y Cinco Mil Quinientos Cincuenta y Dos (\$364.335.552,00) Pesos MI/cte.

2.2. Seguimiento al Control de Advertencia por los Posibles Fraudes en el Proceso de Chatarrización.

En el seguimiento a las acciones propuestas como respuesta al Control de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá, D.C. mediante el Oficio No 10000 - 019178 de Octubre 8 de 2004, este Ente de Control, en desarrollo del proceso auditor, realizó visitas a la Planta de la Siderurgica Diaco S.A. ubicada en el Muña los días 15 de Febrero , 27 de Marzo, 6 de Junio, 26 de Julio , 6 de Septiembre y 6 de octubre del año en curso con el propósito de establecer la evolución de proceso de chatarrización y determinar las posibles deficiencias que se sigan presentando.

2.2.1. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 15 de febrero de 2007

En la visita realizada por el equipo auditor de la Contraloría se estableció la programación de los vehículos a desintegrar incluidos en el siguiente cuadro

CUADRO No.2
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN FEBRERO 15 DE 2007.

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SFG-267	MAURICIO RODRÍGUEZ
2	SFP-999	MAURICIO RODRÍGUEZ

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No. de Orden	Placa	Responsable
3	SGD-497	DAMARIS PRESIGA
4	SGE-955	DAMARIS PRESIGA
5	SFS-911	DAMARIS PRESIGA
6	SFN-915	ANDRÉS ECHEVERRÍA
7	SFH-443	ANDRÉS ECHEVERRÍA
8	SGM-823	EVELIO SÁENZ
9	SFP-272	VEHICUPOS
10	SGW-344	VEHICUPOS
11	SFH-090	SITCAR
12	SGJ-616	SITCAR
13	SFW-513	SITCAR
14	SCB-848	SITCAR
15	SGA-961	SITCAR
16	SFL-150	SITCAR
17	SBJ-684	SITCAR
18	SDH-245	SITCAR
19	SCJ-824	SITCAR

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

En esta visita se pudo comprobar que no había presencia de funcionarios de la Secretaría Distrital de la Movilidad adscritos a la Oficina de Control Interno, incumpliendo lo expresamente establecido en la Resolución No. 1236 de Octubre 21 de 2004, vigente en la fecha de esta visita, que en su ARTÍCULO SEGUNDO, preveía: *“La Secretaría de Tránsito y Transporte, a través de la Oficina de control interno, destinará los funcionarios que considere pertinentes para efectuar y fortalecer los instrumentos de control del proceso de chatarrización, los cuales permanecerán en el sitio de ubicación de la planta desintegradora”.*

En cuanto a la parte operativa del proceso se determinó el ingreso de los vehículos a chatarrizar enganchados a grúa.

Se anota por parte de este ente de Control que para la revisión por parte de la Sijin y las confrontaciones que realiza la firma Price Waterhouse como firma auditora, se ubican los vehículos en un lote que se encuentra controlado por algunos de los tramitadores que realizan este procedimiento.

En la verificación realizada se estableció que ha mejorado el procedimiento en cuanto al ingreso de vehículos sin presentar el desvalijamiento que se evidenció en las comprobaciones anteriores.

En lo referente al motor se presenta cambio del mismo mostrándose como regrabado y estableciéndose que éste no permite ninguna posibilidad de

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

funcionamiento, desvirtuando el propósito de la normatividad existente tendiente a mejorar los equipos que prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Bogotá. .

2.2.2. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 27 de marzo de 2007

En la visita realizada por el equipo auditor de la Contraloría se estableció la programación de diecinueve (19) vehículos a desintegrar incluidos en el siguiente cuadro:

CUADRO No.3
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 27 DE MARZO DE 2007

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SGE-955	DAMARIS PRESIGA
2	SFZ-510	EVELIO SAENZ
3	SFR-278	HÉCTOR J. PRIETO
4	SGD-379	YEZID CRUZ
5	SGT-739	HUGO URREGO
6	SFP-454	HUGO URREGO
7	SGI-762	MIGAR LTDA.
8	SFQ-219	MIGAR LTDA.
9	SCC-546	SITCAR
10	SDF-635	SITCAR
11	SFT-899	SITCAR
12	SFB-509	SITCAR
13	AOE-371	SITCAR
14	SGC-128	SITCAR
15	SCH-833	SITCAR
16	SGP-596	VEHICUPOS
17	SFO-571	VEHICUPOS
18	SGW-197	VEHICUPOS
19	SFM-232	VEHICUPOS

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

En la visita nuevamente se evidenció que no había presencia de funcionarios de la Secretaría Distrital de la Movilidad en el proceso, incumpliendo lo establecido en la Resolución No. 1236 de Octubre 21 de 2004, vigente en la fecha de esta visita, que en su ARTÍCULO SEGUNDO preveía: *“La Secretaría de Tránsito y Transporte, a través de la Oficina de control interno, destinará los funcionarios que considere pertinentes para efectuar y fortalecer los instrumentos de control del proceso de chatarrización, los cuales permanecerán en el sitio de ubicación de la planta desintegradora”.*

Se determinó el ingreso de los vehículos a chatarrizar enganchados en grúa.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Para las revisiones se determinó que se ubican los vehículos en un lote que se encuentra controlado por algunos de los tramitadores que realizan este procedimiento.

La mayoría de los vehículos que ingresan se encuentran desvalijados, no cuentan con la totalidad de los elementos susceptibles de ser reutilizados. En general se observa que los repuestos han sido objeto de cambio.

En lo referente al motor se presenta cambio del mismo mostrándose como regrabado y son motores sin ninguna posibilidad de funcionamiento.

Con lo anterior se incumple lo establecido en el Artículo 2. Definición de las actividades inherentes a la reposición, el que define en el numeral 1: ...”1. La desintegración física total de vehículo es la inhabilitación y descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.”

Según informe de la Responsable de Chatarrizaciones Materias Primas de la firma Diaco S.A., con la antigua Secretaría de Tránsito se había avanzado en el proceso de establecer una Lista de Chequeo que fuera elevada a Resolución por parte de la autoridad de Tránsito Distrital pero con ocasión de los cambios generados por la reestructuración administrativa del distrito este procedimiento quedó sin ningún efecto y con la Nueva Secretaría de la Movilidad, a la fecha, no se ha adelantado ninguna diligencia al respecto.

2.2.3. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 6 de Junio de 2007

En la visita realizada por el equipo auditor de la Contraloría se estableció la programación de cuarenta y cinco (45) vehículos a desintegrar incluidos en los siguientes cuadros:

CUADRO No.4
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 6 DE JUNIO DE 2007- CON CARGO
AL FONDO DE FACTOR DE CALIDAD

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SFG-807	BANITSMO
2	SFN-754	BANITSMO
3	SFZ-630	BANITSMO
4	SGC-468	BANITSMO
5	SGD-396	BANITSMO
6	SGI-885	BANITSMO
7	SGL-723	BANITSMO



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No. de Orden	Placa	Responsable
8	SGP-48	BANITSMO
9	SGT-729	BANITSMO
10	SAF-959	BANITSMO

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

CUADRO No.5
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 6 DE JUNIO DE 2007-CON FINES
DE REPOSICIÓN

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SFQ-851	HUGO URREGO
2	SGZ-540	MIGAR
3	SFL-534	TOBIAS CASTRO
4	SFM-678	VEHICUPOS
5	SFK-379	VEHICUPOS
6	SFS-232	VEHICUPOS
7	SCJ-815	VEHICUPOS
8	SFQ-943	VEHICUPOS
9	SAG-451	VEHICUPOS
10	SGD-154	VEHICUPOS
11	SGS-473	YESID CRUZ
12	SGY-009	SITCAR
13	SGL-843	SITCAR
14	SFK-313	SITCAR
15	SEB-764	SITCAR
16	SFU-935	SITCAR
17	SUA-291	SITCAR
18	TQC-512	SITCAR
19	SCC-203	SITCAR
20	SCA-815	SITCAR
21	SDD-120	SITCAR
22	SDI-573	SITCAR
23	SEA-669	SITCAR
24	SEB-499	SITCAR
25	SFO-673	SITCAR
26	SFP-846	SITCAR
27	SFQ-575	SITCAR
28	SFZ-584	SITCAR
29	SGD-381	SITCAR
30	SGK-995	SITCAR
31	SGM-014	SITCAR
32	SGN-973	SITCAR
33	SDI-787	SITCAR
34	SFW-641	SITCAR

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No. de Orden	Placa	Responsable
35	SFU-934	SITCAR

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

En el transcurso de la visita se comprobó el ingreso, por sus propios medios, de los vehículos identificados con las placas SFG-807, SFZ-630, SGC-468, SGD-396, SGL-723 y SAF-729.

Se estableció la presencia de un delegado de la interventoría de la Universidad Nacional, quien manifestó que el seguimiento por parte de ellos se realiza únicamente a los rodantes que se chatarrizan con fines de reposición. Los que ingresan para chatarrizar con cargo al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio – Factor de Calidad, por cuenta de las fiduciarias, a la fecha, no reportan ninguna información a la interventoría.

En lo concerniente al motor, se presenta cambio del mismo mostrándose como regrabado y son motores sin ninguna posibilidad de funcionamiento.

Según informe de la responsable de Chatarrizaciones - Materias Primas de la firma Diaco S.A. se ratifica que con la antigua Secretaría de Tránsito y Transporte se había avanzado en el proceso de establecer una Lista de Chequeo que fuera elevada a Resolución por parte de la autoridad de Tránsito Distrital, pero con ocasión de los cambios generados por la reestructuración administrativa del distrito, este procedimiento quedó sin ningún efecto y con la Nueva Secretaría de la Movilidad no se ha adelantado ninguna diligencia al respecto.

Igualmente manifestó que se ha insistido ante la Secretaría Distrital de Movilidad, para que el tratamiento dado a la totalidad de vehículos a chatarrizar sea el de que su ingreso se realice por sus propios medios (rodando) y con las partes completas, de conformidad con la lista de chequeo que se ha propuesto desde el año anterior.

2.2.4. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 26 de Julio de 2007

En la visita realizada por el equipo auditor de la Contraloría se estableció la programación de veintisiete (27) vehículos a desintegrar incluidos en el siguiente cuadro:

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CUADRO No.6
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 26 DE JULIO DE 2007

No de orden	placa	RESPONSABLE
1	SFY675	JOSE GABRIEL GONZALEZ
2	SFS072	HUGO URREGO
3	SDC164	ORLANDO CABALLERO
4	SFO044	LUIS CARLOS DIAZ
5	SGP631	YESID CRUZ
6	SGD976	YESID CRUZ
7	SGQ177	MIGAR LTDA
8	SFV348	MIGAR LTDA
9	SFO204	TOBIAS CASTRO
10	SDB022	VEHICUPOS
11	SGB889	VEHICUPOS
12	SCA540	VEHICUPOS
13	SFI022	VEHICUPOS
14	SFE157	ANDRES ECHEVERRIA
15	SDE 865	ANDRES ECHEVERRIA
16	SFM 655	ANDRES ECHEVERRIA
17	SEC 203	ANDRES ECHEVERRIA
18	SGL 944	ANDRES ECHEVERRIA
19	SFM 652	SITCAR
20	SCB 372	SITCAR
21	SCC 549	SITCAR
22	SCH 770	SITCAR
23	SFO 258	SITCAR
24	IND 197	SITCAR
25	SCB 769	SITCAR
26	SCC 735	SITCAR
27	SCC 773	SITCAR

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

En el desarrollo de la visita se comprobó que, en lo referente a las partes de los vehículos que son sometidos al proceso de desintegración, se continúan presentando cambios de los motores realizando la regrabación de los mismos evidenciando que éstos no presentan ninguna posibilidad de funcionamiento, con lo cual se desvirtúa el objetivo de mejorar el parque automotor existente dado que los motores originales entran a engrosar el comercio de auto partes usadas.

Al igual que en las anteriores visitas, se comprueba que los vehículos son ingresados con las partes fundamentales (motor, caja, transmisión, sistemas de refrigeración, frenos, etc) inservibles, lo cual hace prever que estos elementos son cambiados con anterioridad a la revisión, desvirtuando la filosofía de las normas

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

legales expedidas al respecto, las cuales buscan eliminar del mercado los vehículos y las partes fundamentales de los mismos por su deficiente estado, propiciando mayor contaminación y deterioro del medio ambiente.

Se comprobó que no se está dando cumplimiento y se desconoce lo contemplado en la resolución 2680 de Julio 3 de 2007 “Por la cual se reglamenta el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal en todo el territorio nacional”, expedida por el Ministerio de Transporte, que en el numeral 2 del Artículo 5º. Verificación del estado del vehículo, establece: *“que el vehículo llego por sus propios medios a la entidad desintegradora”*.

2.2.5. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 6 de Septiembre de 2007.

En la visita realizada se estableció la programación de veintiocho (28) vehículos para ser sometidos al proceso de desintegración física total de conformidad con el siguiente cuadro:

CUADRO No.7
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 6 DE SEPTIEMBRE DE 2007

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SFB 818	SITCAR S.A.
2	SGX 843	SITCAR S.A.
3	SFN 931	BANITSMO-HSBC
4	SFA 292	BANITSMO-HSBC
5	SFP 304	BANITSMO-HSBC
6	SFP 328	BANITSMO-HSBC
7	SFP 331	BANITSMO-HSBC
8	SFP 336	BANITSMO-HSBC
9	SFU 507	BANITSMO-HSBC
10	SFZ 162	BANITSMO-HSBC
11	SGD 748	BANITSMO-HSBC
12	SGE 807	BANITSMO-HSBC
13	SGJ 237	BANITSMO-HSBC
14	SGL 497	BANITSMO-HSBC
15	SGO 306	BANITSMO-HSBC
16	SGZ 471	BANITSMO-HSBC
17	SKE 59	ANDRÉS ECHEVERRÍA
18	SFP 917	ANDRÉS ECHEVERRÍA

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

No. de Orden	Placa	Responsable
19	SDE 253	ANDRÉS ECHEVERRÍA
20	SFM 950	SITCAR S.A.
21	VDZ 856	CARLOS JAVIER VELASQUEZ
22	SGU 535	GERSON BUSTOS
23	SGF 432	SITCAR S.A.
24	SFS 608	SITCAR S.A.
25	SHI 655	VEHICOLDA
26	SIJ 460	MIGUEL MARTIN
27	SGC 85	GERMÁN GUTIÉRREZ
28	SDF 735	SITCAR S.A.

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

La programación de esta visita, por parte de este Ente de Control tiene como objetivo la verificación del cumplimiento de los procedimientos establecidos por la Resolución 381 de Agosto 10 de 2007 “Por la cual se establece el proceso de desintegración física total de vehículos de transporte de servicio público, individual, colectivo y masivo en el Distrito Capital”, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, publicada en el Registro Distrital No. 3817 el 14 de agosto de 2007.

Se aclara que la Resolución en referencia integra en una sola norma el proceso de desintegración física total de vehículos de transporte de servicio público individual, colectivo y masivo en el Distrito Capital.

Para esta fecha estaban programados para chatarrizar 28 vehículos entre taxis y colectivos, adicionalmente a 5 vehículos rechazados por diferentes causas.

Es importante anotar que, la Siderurgica Diaco S.A. contrató como firma Auditora a Icontec en reemplazo de la firma Price Waterhouse, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º de la Resolución citada, que a continuación se transcribe: *“La entidad desintegradora deberá realizar una auditoría permanente a través de una firma de certificación acreditada ante el sistema nacional de normalización, certificación y metrología previamente aceptada por la Secretaría de Movilidad para efectos de verificar que el procedimiento de desintegración física del vehículo se cumple de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y que toda la documentación del vehículo que ingresa a la planta corresponde con los originales del automotor a desintegrar. –Para los efectos anteriores la Secretaría Distrital de Movilidad podrá solicitar la realización de auditoría especiales”*

La situación anterior modifica el concepto de la auditoría a realizar, dado que no solamente se trata de revisar la documentación soporte, sino que se amplía para

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

que se verifique, que el procedimiento de desintegración se cumple de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

- DIACO: Recibe y revisa, el día anterior, la documentación del vehículo a desintegrar.
- SIJIN: Verifica los dispositivos de identificación del vehículo y toma las improntas correspondientes.
- ICONTEC: Efectúa la verificación física de los vehículos a desintegrar y confronta que el procedimiento se cumple de acuerdo con la normatividad vigente.
- INTERVENTORÍA UNIVERSIDAD NACIONAL: Realiza el acompañamiento del proceso y efectúa las observaciones que quedan plasmadas en los informes mensuales de interventoría.

Se evidenció que los vehículos a chatarrizar llegan a la Planta de la Siderúrgica Diaco en grúa y frente a sus instalaciones son sometidos a reparaciones que les permiten movilizarse entre ese sitio y el punto donde comienza el proceso de chatarrización. Lo anterior denota que dichos vehículos no han podido realizar su función transportadora, movilizándose por sus propios medios, o han sido sometidos a proceso de cambio de partes desvirtuando el objetivo real del proceso de chatarrización.

Circunstancia anterior que se debe al vacío normativo en cuanto a la inexistencia de controles efectivos a los procesos de regrabación o cambio de partes y su legalización a través del trámite previsto en la normatividad vigente.

Igualmente, como resultado de la visita, se observó que existen vacíos en la normatividad en cuanto a que no se tiene claridad sobre cuál es la autoridad judicial o policiva competente para realizar la expedición de la certificación de que trata el artículo 14º SITUACIÓN EXCEPCIONAL, de la Resolución No. 381 de agosto 10 del 2007, proferida por la Secretaría de Movilidad, que a continuación se transcribe: *“También podrán ser objeto de reposición los vehículos de transporte público que hayan sufrido accidentes que conlleven su pérdida total, hayan sido destruidos por motivo de motín, sedición o asonada, o hayan sido objeto de cualquier otra situación excepcional diferente al hurto que impida su reconocimiento físico y/o imposibilite o haga inocua su presentación y traslado para desintegración física total. -Para los efectos previstos en el presente artículo el propietario del vehículo deberá aportar la certificación expedida por la autoridad judicial o policiva correspondiente que permita verificar la ocurrencia del hecho que haya dado como resultado la pérdida total del vehículo”*

De otra parte se evidencia que se siguen presentando cambios de motor, caja y transmisión, en donde, por ausencia normativa se deben aceptar.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Para el proceso de desintegración física total de vehículos de servicio público colectivo se evidencio que no se está exigiendo el paz y salvo por factor de calidad del servicio previsto en el parágrafo segundo del artículo octavo de la Resolución 381 de agosto 14 de 2007 expedida por la secretaria Distrital de Movilidad, que establece: *“El propietario del vehículo deberá presentar paz y salvo por factor de calidad del servicio. Para los fines anteriores las Secretaría Distrital de movilidad podrá solicitar paz y salvo por concepto de factor de calidad del servicio al representante legal de la empresa de transporte público al cual se encuentre vinculado”.*

2.2.6. Visita realizada a la Planta desintegradora el día 6 de Octubre de 2007

Se estableció la programación de treinta y tres (33) vehículos para ser sometidos al proceso de desintegración física total de acuerdo con el siguiente cuadro:

CUADRO No.8
VEHICULOS PROGRAMADOS PARA CHATARRIZACIÓN EL 6 DE OCTUBRE DE 2007

No. de Orden	Placa	Responsable
1	SGC-421	CARLOS MARTINEZ
2	SEG-056	LUIS FERNANDO FORERO
3	SGR-559	ANGEL GALVIS
4	SGH-709	ANGEL GALVIS
5	SGD-296	LUIS VILLAVA
6	SFQ-369	SANDRA VEGA
7	SGH-762	VEHICUPOS
8	SGC-734	HUGO URREGO
9	SFZ-829	HUGO URREGO
10	SGN-811	HUGO URREGO
11	SGJ-004	MIGAR LTDA
12	SFF-756	SITCAR
13	SFU-245	SITCAR
14	SFP-059	SITCAR
15	SGL-709	SITCAR
16	SFV-447	SITCAR
17	SGF-432	SITCAR
18	SFR-043	SITCAR
19	SFU-283	SITCAR
20	SGR-274	SITCAR
21	SCE-209	SITCAR
22	SBA-949	SITCAR
23	SFY-823	SITCAR
24	SEA-964	ANDRES ECHAVARRIA
25	SGA-426	MIGAR LTDA
26	SGV-620	SITCAR

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No. de Orden	Placa	Responsable
27	SGT-171	SITCAR
28	SFM-574	SITCAR
29	SGT-423	SITCAR
30	SGS-341	MIGAR LTDA
31	SFR-421	MIGARLTDA
32	SGN-655	MIGAR LTDA
33	WTD-564	SITCAR

Fuente: Programación vehículos a chatarrizar Diaco S.A.

Nuevamente se evidenció que los vehículos a chatarrizar llegan a la Planta de la Siderurgica Diaco en grúa y frente a sus instalaciones son sometidos a reparaciones que les permiten movilizarse entre ese sitio y el punto donde comienza el proceso de chatarrización. Lo anterior denota que dichos vehículos no han podido realizar su función transportadora movilizándose por sus propios medios o han sido sometidos a proceso de cambio de partes desvirtuando el objetivo real del proceso de chatarrización.

Circunstancia anterior que se debe a vacío normativo en cuanto a la inexistencia de controles efectivos a los procesos de regrabación o cambio de partes y su legalización a través del trámite previsto en la normatividad vigente.

Igualmente, como resultado de la visita, nuevamente se observó que existen vacíos en la normatividad en cuanto a que no se tiene claridad sobre cual es la autoridad judicial o policiva competente para realizar la expedición de la certificación de que ha existido un hecho excepcional que da como resultado la perdida total del vehículo.

En esta nueva visita, en el proceso de desintegración física total de vehículos de servicio público colectivo se evidenció, que se está exigiendo el paz y salvo por factor de calidad del servicio, previsto en el parágrafo segundo del artículo octavo de la Resolución 381 de agosto 14 de 2007 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, corrigiéndose la observación establecida en visita de Septiembre 6 de 2007.

Para efectos de continuar con el análisis del Control de Advertencia que sobre presuntos fraudes en el proceso de chatarrización se han venido presentando se realiza esta visita con el objetivo de comprobar los cambios en la operatividad del mismo, en virtud de las nuevas disposiciones contempladas en la Resolución 003705 del 7 de Septiembre de 2007 expedida por el Ministerio del Transporte, verificándose que se está dando aplicación a lo dispuesto en la resolución 2680 de

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Julio 3 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte y a lo establecido en la resolución 381 de agosto 10 de 2007 de la Secretaría Distrital de Movilidad.

2.2.7. Revisión de Informes de Interventoría

Como otra herramienta de trabajo de la evaluación del proceso de chatarrización, se revisaron los informes presentados por la Interventoría a cargo de la Universidad Nacional de Colombia, en el periodo de Marzo a Agosto de 2007, en donde se precisan los aspectos más importantes de la problemática encontrada en el proceso llevado a cabo y los cuales se resumen a continuación:

1. Dentro del periodo de análisis se han chatarrizado 587 automotores entre buses, busetas, microbuses y taxis que se presentan en el siguiente cuadro observándose que a partir del mes de Agosto se reactivó la desintegración de los vehículos del servicio público individual, en aplicación a lo establecido en la resolución 381 de agosto 10 de 2007.

**CUADRO No.9
VEHÍCULOS CHATARRIZACIÓN DE MARZO A AGOSTO DE 2007**

	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL
BUS	17	15	72	60	66	40	270
BUSETA	5	7	17	39	49	10	127
MICROBUS	10	21	44	36	40	30	181
TAXI	0	0	0	0	0	9	9
TOTAL	32	43	133	135	155	89	587

Fuente: Informes Interventoría Universidad Nacional Marzo-Agosto de 2007

2. A lo largo del proceso y con anterioridad a la expedición de la resolución 2680 de Julio 3 del año en curso, por parte del Ministerio del Transporte, la Universidad también ha advertido sobre la conveniencia de que los automotores a chatarrizar ingresen por sus propios medios, evitando que las partes que se cambian ingresen al mercado informal de partes se segunda.
3. Se destaca el hecho de que el 47% de los vehículos que se han chatarrizado presentan el cambio o regrabación del motor

**CUADRO No.10
PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE INGRESAN CON MOTOR REGRABADO**

MES	VEHÍCULOS CHATARRIZADOS	VEHÍCULOS REGRABADOS	% DE VEHÍCULOS REGRABADOS
MARZO	32	22	69

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

MES	VEHÍCULOS CHATARRIZADOS	VEHÍCULOS REGRABADOS	% DE VEHÍCULOS REGRABADOS
ABRIL	43	23	53
MAYO	133	42	32
JUNIO	135	76	56
JULIO	155	86	55
AGOSTO	89	29	32
TOTAL	587	278	47

Fuente: Informes Interventoría Universidad Nacional Marzo-Agosto de 2007

4. Es importante anotar como a partir del mes de Mayo se reactivó el proceso de chatarrización que se maneja a través de las Fiduciarias que había estado estancado y que es importante que se incentive por cuanto es una de las herramientas que contribuye a la disminución de la sobreoferta. El cuadro adjunto muestra el fenómeno referido.

**CUADRO No.11
VEHÍCULOS CHATARRIZADOS CON CARGO AL FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA
CALIDAD DEL SERVICIO**

MES	NÚMERO DE VEHÍCULOS
MARZO	0
ABRIL	0
MAYO	68
JUNIO	41
JULIO	40
AGOSTO	39
TOTAL	188

Fuente: Informes Interventoría Universidad Nacional Marzo-Agosto de 2007

2.2.8. Conclusiones

Teniendo en cuenta que el proceso de chatarrización ha mejorado desde que la Contraloría de Bogotá, mediante comunicado dirigido al Alcalde Mayor de Bogotá No. 10000- 019178 de Octubre 8 de Octubre de 2004, formuló el control fiscal de advertencia por presuntos fraudes en el proceso y a través del seguimiento que ha realizado el grupo auditor ,se considera que se han obtenido beneficios desde el punto de vista social y ambiental con la expedición de las normas de orden Nacional y Municipal que fundamentalmente se dirigen a mejorar el proceso llevado a cabo, en la siguiente forma :

Expedición de la resolución 2680 de 2007 del Ministerio de Transporte mediante la cual se corrigieron en parte las anomalías que se presentaban en

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

el sentido de exigir que los vehículos ingresarán al proceso por sus propios medios. Se observa que no existe claridad en los trámites que se efectúan para la regrabación del motor y del chasis de los vehículos que se encuentran en este evento con el propósito de controlar y evitar que las partes fundamentales del automotor se cambien previamente a la desintegración de los vehículos por otras totalmente inservibles

Como complemento a la anterior norma y de acuerdo con la facultad que tienen las Autoridades de Tránsito y Transporte del orden municipal la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la Resolución 381 de Agosto de 2007, derogando las normas de carácter municipal que existían al respecto y que no hacían claros los procedimientos, en especial la Resolución 1192 de 2000 y Resoluciones 758 y 1236 de 2004.

En esta disposición, la Secretaría Distrital de Movilidad clarificó las responsabilidades de las Entidades participantes en la desintegración vehicular e incluyó en forma precisa la chatarrización del Servicio individual que se encontraba sin control, dado que se realizaba en talleres sin la más mínima experiencia e idoneidad técnica para efectuar la chatarrización, situación que la Contraloría había puesto en conocimiento de la Alcaldía Mayor de Bogotá en Control de Advertencia 31000-3731 de Octubre 11 de 2006.

Se observó que existen vacíos en la normatividad en cuanto a que no se tiene claridad sobre cual es la autoridad judicial o policiva competente para realizar la expedición de la certificación de que ha existido un hecho excepcional que dé como resultado la pérdida total del vehículo y su consiguiente desintegración.

Por las consideraciones anteriores se establece la existencia de Hallazgo Administrativo que debe ser incluido en el Plan de Mejoramiento para efectos de optimizar el proceso tendiente a cumplir con la desintegración física total (Chatarrización), de vehículos de transporte público individual y colectivo.

2.3. Seguimiento al Control de Advertencia por la Posible pérdida de recursos públicos provenientes del “Factor de Calidad”

2.3.1. Recursos provenientes de “Factor de Calidad”

Para el cabal seguimiento al Control de Advertencia formulado, por la Contraloría de Bogotá, por la posible pérdida de recursos provenientes del “Factor de Calidad”, en esta auditoría especial que se realiza a la Secretaría Distrital de Movilidad y al FONDATT en Liquidación, se debe tener en cuenta lo establecido

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

en el Acuerdo 257 de 2006 “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, D.C. ...”

De conformidad con lo anterior y en concordancia con los decretos reglamentarios del Acuerdo 257 de 2006, expedidos por el Señor Alcalde de Bogotá D.C. (563, 564 y 567 de 2006) el control del Patrimonio Autónomo en el cual se consignan los recursos provenientes del Factor de calidad corresponde a la Secretaría Distrital de la Movilidad.

Durante la vigencia 2007, el veintiséis (26) de abril se produjo fallo No. 834 del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera mediante el cual se dio plena vigencia al Decreto 115 de 2003 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá y a la Resolución 392 de 2003 proferida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, a través de los cuales se implementó y reglamentó el Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio incorporado a la tarifa.

2.3.1.1. Liquidación Factor de Calidad a Septiembre 16 de 2007.

Se adelantó la evaluación del comportamiento presentado en la liquidación y recaudo del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio – Factor de Calidad, teniendo como base la última información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, con fecha de corte Septiembre 16 de 2007 y de conformidad con lo argumentado en el Control de Advertencia, tendiente a determinar que los Ingresos que provienen del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, tienen su origen en la prestación del Servicio Público del transporte y su destinación original es para reducir el índice de sobreoferta. Se encuentra establecido como un componente adicional a la tarifa del servicio de transporte público colectivo, asumido directamente por los usuarios del servicio de transporte público colectivo al momento de cancelar su pasaje.

De acuerdo con lo establecido en el numeral 2 del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993, la Operación del Transporte Público es un servicio público bajo el control y vigilancia del Estado, el cual para una adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad deberá ser ejercida por la autoridad de tránsito respectiva, para el caso que nos ocupa la Secretaría Distrital de Movilidad (antes Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá).

Con base en la expedición del Decreto Distrital No. 115 del año 2003 se implementó el Factor para el Mejoramiento de la Calidad del servicio, incorporado

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

a la tarifa; con el objetivo de constituir Patrimonio Autónomo por medio del cual las fiduciarias, a las que se diera acreditación, administraran los recursos para ser utilizados como fuente de pago tendiente a la adquisición de vehículos con el fin de hacer operativa la reducción de la sobreoferta.

De la misma manera, de acuerdo con lo expresamente determinado en el Artículo 12 de la Resolución 392 en concordancia con el Artículo 25 del Decreto 115 de 2003 del mismo año, el recaudo de los recursos para el mejoramiento de la calidad del servicio Factor de Calidad debe ser realizado de manera directa por las empresas de transporte público y consignado a favor del Patrimonio Autónomo.

En el seguimiento realizado a la información con corte a Septiembre 16 de 2007, se determinó que de las sesenta y seis (66) empresas autorizadas, por la autoridad de tránsito, para prestar el servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá, D.C., sesenta y cinco (65) han celebrado el respectivo convenio¹ y efectuado consignaciones en las fiduciarias acreditadas HSBC y CORFICOLOMBIANA.

Los valores liquidados y los consignados en las fiduciarias HSBC. y CORFICOLOMBIANA, desde la fecha de constitución del patrimonio autónomo (Agosto 18 de 2003) hasta la fecha de Septiembre 16 de 2007, se presentan en el siguiente cuadro:

CUADRO No 12
LIQUIDACIÓN Y RECAUDO RECURSOS FACTOR DE CALIDAD A SEPTIEMBRE 16 DE 2007.

No.	COD	EMPRESA	Valor liquidado en \$	VALOR LIQUIDADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				FIDUCIARIA	FECHA DE VINCULACIÓN	Valor consignado
1	9000	BARSA	\$ 1.030.048.102,1	HSBC	20-Nov-03	\$ 371.003.122,2
2	9010	BUSES ROJOS	\$ 806.085.941,6	CORFICOLOMBIANA	10-Jul-07	\$ 47.307.802,0
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	\$ 3.190.573.013,4	CORFICOLOMBIANA	18-Ago-06	\$ 854.108.079,7
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	\$ 2.778.473.018,3	CORFICOLOMBIANA	8-Jul-05	\$ 2.854.337.150,6
5	9040	COONAL	\$ 5.287.076.081,4	CORFICOLOMBIANA	2-Feb-06	\$ 4.662.780.773,0
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	\$ 1.629.901.126,0	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 1.478.925.164,0
7	9060	COPENAL	\$ 2.405.076.142,0	HSBC	30-Nov-06	\$ 75.563.415,3
8	9065	COOTRANSABASTOS	\$ 974.798.662,2	CORFICOLOMBIANA	7-May-07	\$ 316.040.389,0

¹ De conformidad Artículos 8,9 y 10 Resolución 392 de 2003, expedida por la STT y Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del servicio para la compra de vehículos de transporte público colectivo.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No.	COD	EMPRESA	Valor liquidado en \$	VALOR LIQUIDADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				FIDUCIARIA	FECHA DE VINCULACIÓN	Valor consignado
9	9070	COOTRANSNIZA	\$ 2.436.816.676,3	CORFICOLOMBIANA	24-May-07	\$ 517.582.172,6
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	\$ 4.589.626.139,8	CORFICOLOMBIANA	12-Jul-07	\$ 242.703.797,0
11	9090	COMNALMICROS	\$ 6.691.421.294,8	HSBC	7-May-07	\$ 359.431.124,5
12	9100	COOTRAUNIDOS	\$ 2.125.586.803,0	CORFICOLOMBIANA	7-May-07	\$ 153.470.983,0
13	9110	EXBOSA	\$ 1.896.943.978,0	HSBC	27-Nov-03	\$ 1.739.279.801,9
14	9120	EVETRANS	\$ 2.006.043.551,8	CORFICOLOMBIANA	8-May-07	\$ 1.320.045.380,0
15	9130	COONALCETECE	\$ 178.093.538,7	HSBC	23-Dic-03	\$ 177.392.864,6
16	9140	FLOTA USAQUEN	\$ 2.558.953.103,8	CORFICOLOMBIANA	9-May-07	\$ 1.628.592.705,0
17	9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	\$ 753.628.494,8	CORFICOLOMBIANA	10-Feb-06	\$ 284.850.167,0
18	9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	\$ 1.755.832.535,1	HSBC	20-Nov-03	\$ 1.453.071.825,7
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	\$ 1.765.663.324,6	CORFICOLOMBIANA	20-Dic-05	\$ 1.766.636.107,0
20	9180	TRANS RAPIDO PENNSILVANIA	\$ 5.191.626.793,3	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 234.139.066,0
21	9190	SIDAUTO	\$ 5.885.332.008,8	HSBC	20-Nov-03	\$ 980.377.794,2
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	\$ 1.988.241.705,6	CORFICOLOMBIANA	8-May-07	\$ 216.963.048,0
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	\$ 1.652.377.818,4	CORFICOLOMBIANA	9-May-07	\$ 614.177.522,0
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 8.847.243.433,2	CORFICOLOMBIANA	21-Dic-05	\$ 5.592.468.807,6
25	9230	BUSES BLANCOS	\$ 5.756.710.148,5	CORFICOLOMBIANA	25-Ago-06	\$ 860.638.133,0
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	\$ 1.846.792.838,9	CORFICOLOMBIANA	3-Ene-06	\$ 1.784.554.602,0
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	\$ 3.398.609.830,5	CORFICOLOMBIANA	26-May-05	\$ 2.452.993.131,6
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 8.508.267.672,4	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 1.102.469.315,0
29	9280	EXPRESUR	\$ 2.760.529.087,7	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 1.624.685.383,0
30	9315	LINEAS UNITURS	\$ 43.620.484,0	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 12.890.913,0
31	9340	COOTRANSKENNEDY	\$ 1.928.799.957,4	CORFICOLOMBIANA	29-Ago-06	\$ 357.310.945,0
32	9360	TRANSERVILUJO	\$ 384.229.239,5	HSBC	15-Dic-03	\$ 165.627.108,2
33	9420	SOTRANDES	\$ 3.328.066.617,2	HSBC	20-Nov-03	\$ 3.156.204.327,7
34	9470	TRANSFONTIBON	\$ 2.303.740.824,0	CORFICOLOMBIANA	31-Ago-07	\$ 14.622.602,0
35	9490	COOINTRACONDOR	\$ 3.391.959.510,1	CORFICOLOMBIANA	8-May-07	\$ 1.812.151.646,0
36	9520	COOTRANSPENNSILVANIA	\$ 7.461.572.067,2	HSBC	15-Dic-06	\$ 548.607.461,1
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	\$ 3.161.940.358,4	CORFICOLOMBIANA	3-Jun-05	\$ 3.162.211.843,1
38	9570	COCEVES	\$ 912.839.636,2	CORFICOLOMBIANA	18-May-07	\$ 251.047.814,0
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	\$ 2.028.961.001,4	CORFICOLOMBIANA	14-May-07	\$ 227.625.454,0
40	9635	TRANSMODELO	\$ 548.306.807,4	CORFICOLOMBIANA	7-May-07	\$ 36.589.734,0
41	9640	UCOTRANS	\$ 360.003.850,3	CORFICOLOMBIANA	27-Jul-07	\$ 4.181.295,0
42	9670	COOTRANSOCORRO	\$ 169.058.840,8	CORFICOLOMBIANA	10-Jul-07	\$ 38.695.120,0
43	9700	COODILTRA	\$ 1.050.856.195,2	HSBC	4-May-07	\$ 115.468.074,1
44	9710	UCOLBUS	\$ 3.121.653.224,2	CORFICOLOMBIANA	4-May-07	\$ 3.121.653.225,0
45	9760	COOTRANSBOSA	\$ 821.564.990,4	CORFICOLOMBIANA	7-May-07	\$ 721.914.173,0

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

No.	COD	EMPRESA	Valor liquidado en \$	VALOR LIQUIDADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				FIDUCIARIA	FECHA DE VINCULACIÓN	Valor consignado
46	9855	COOTRANSNORTE	\$ 502.464.650,8	CORFICOLOMBIANA	20-Dic-06	\$ 115.181.999,8
47	9910	EXIMSA	\$ 1.189.660.457,6	HSBC	29-Dic-05	\$ 307.758.739,2
48	9940	TRANSCONFORT	\$ 1.528.874.129,8	-		
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 761.535.848,5	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 303.713.805,6
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	\$ 1.471.771.838,1	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 504.350.015,7
51	9980	SOTRANSMIUR	\$ 547.251.410,4	CORFICOLOMBIANA	22-May-07	\$ 66.246.130,0
52	9981	COOPZOBOSA	\$ 172.937.341,3	HSBC	7-Nov-06	\$ 28.566.185,8
53	9982	COOTRAURES	\$ 296.543.626,1	CORFICOLOMBIANA	3-May-07	\$ 297.328.251,0
54	9983	COTRANSUBA	\$ 334.006.470,5	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 145.951.095,9
55	9984	COOTRANSFONTIBON	\$ 117.335.977,6	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 54.600.829,0
56	9985	COOTRAPAN	\$ 46.711.508,2	CORFICOLOMBIANA	23-Dic-05	\$ 38.221.020,0
57	9986	COOTRANSMOLINOS	\$ 97.632.183,2	HSBC	9-Ene-04	\$ 72.786.012,3
58	9987	COOTRANSBOGOTA	\$ 139.847.438,7	CORFICOLOMBIANA	2-Feb-06	\$ 67.061.352,0
59	9988	TRANSANDINO	\$ 622.028.819,2	CORFICOLOMBIANA	9-May-07	\$ 57.290.849,0
60	9989	COOTRANSCENORTE	\$ 276.442.812,4	CORFICOLOMBIANA	7-May-07	\$ 290.989.570,0
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	\$ 223.796.802,3	HSBC	19-Nov-03	\$ 188.083.628,3
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	\$ 231.698.966,3	CORFICOLOMBIANA	9-May-07	\$ 62.005.163,0
63	9993	TRANSCALERO	\$ 131.819.033,5	CORFICOLOMBIANA	21-Feb-06	\$ 123.042.914,5
64	9994	TAMPA DC	\$ 376.988.669,4	HSBC	31-Ago-07	\$ 51.618.853,0
65	9996	COOTRANSFLORIDA	\$ 1.548.600.898,8	CORFICOLOMBIANA	11-May-07	\$ 167.602.001,0
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCARD	\$ 605.780.672,1	CORFICOLOMBIANA	8-May-07	\$ 29.462.096,0
TOTALES			\$ 132.937.276.023,5			\$ 52.485.251.872,7

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

La anterior información, suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, permite establecer que el valor total de los recursos provenientes del Factor de Calidad liquidado asciende a la suma de \$132.937.27 millones, de los cuales se encuentran efectivamente depositados en las fiduciarias HSBC y CORFICOLOMBIANA, \$52.485.25 millones determinando que, incumpliendo con lo establecido en el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad vigente se encuentran en poder de las empresas de transporte público colectivo la suma de \$80.452.02 millones.

Cabe destacar que en las diferentes auditorías efectuadas por la Contraloría de Bogotá sobre esta retención irregular de dineros en cuentas particulares de las Empresas de Transporte Público Colectivo y de propietarios de los vehículos, provenientes del Factor de Calidad para el mejoramiento del Servicio incorporado a la tarifa, se ha establecido un posible detrimento de los Recursos del Fondo

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

estimado, a Diciembre 31 de 2006, en la suma de \$92.727.25 millones, que en su oportunidad fue objeto de traslado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva y decretada medida cautelar de embargo.

Con posterioridad a la fecha de corte de los cálculos realizados por esta auditoría, en Octubre 9 de 2007, mediante “Auto No. 24 de Cesación de la Acción Fiscal”, proferido por la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva de la Contraloría de Bogotá, en el Artículo Segundo se ordenó efectuar conversión de los títulos de depósito judicial con destino al Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio a favor de las fiduciarias acreditadas en cuantía de \$18.780.57 millones, quedando pendiente de recaudo \$61.671.45 millones.

2.3.2. Análisis de los precios de compra de vehículos con cargo al Fondo de Factor de Calidad.

El Alcalde Mayor de Bogotá D.C., expidió el Decreto Distrital 115 de 2003, para garantizar la efectividad de varios de los principios y normas de transporte, vigentes y aplicables a la actividad del transporte público colectivo del Distrito Capital. Con este decreto se determinó la inclusión del “Factor para el mejoramiento de la calidad del servicio” dentro de la tarifa del transporte público colectivo, el cual se incorporó efectivamente a la tarifa mediante el Decreto Distrital 259 de agosto del 2003.

Actualmente se encuentran acreditadas las sociedades fiduciarias La Previsora S.A, Occidente S.A, Bogota S.A. , Banitsmo S.A. y Corficolombiana S.A, mediante las Resoluciones 295 del 20 de abril de 2005, 409 del 29 de abril de 2005, 486 del 25 de mayo de 2005, 397 del 22 de agosto de 2003 y 299 del 21 de abril de 2005, respectivamente. De las fiduciarias mencionadas anteriormente, únicamente Fiduciaria Banitsmo S.A. (Hoy HSBC) y Fiduciaria Corficolombiana S.A., cumplieron con los requisitos establecidos para alcanzar la autorización, la cual fue otorgada mediante Resoluciones 443 del 11 de septiembre de 2003 y 575 del 23 de junio de 2005 respectivamente, actos administrativos que las faculta para desarrollar las gestiones fiduciarias de que trata el Decreto 115 de 2003.

De igual forma, para mejorar la movilidad en el Distrito Capital es de suma importancia la disminución de la sobreoferta de vehículos de transporte público colectivo, el ajuste del parque automotor de la ciudad, acorde con los niveles de calidad y eficacia y el uso eficiente de los recursos derivados del Factor de Calidad

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

del Servicio, buscando la adquisición de la mayor cantidad de vehículos, a fin de retirarlos de circulación.²

Durante el inicio del proceso, se creó el reglamento del Fondo para hacer específicas las funciones y políticas del mismo y las condiciones bajo las cuales se regulará el Patrimonio Autónomo del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

El Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, es un patrimonio autónomo de derecho privado que se rige en lo pertinente por las normas del Código de Comercio, del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, y por el reglamento.

Algunas de las definiciones precisas que se establecen dentro del reglamento son:

Desintegración física: la cual se entiende como el proceso de inhabilitación y descomposición de todos los elementos integrantes del vehículo hasta convertirlos en chatarra.

Factor de Calidad: Es el valor incorporado a la tarifa del transporte público colectivo de Bogotá, que recaudan las empresas y que ingresa al Patrimonio Autónomo Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, con destino a la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del Índice de Reducción de Sobreoferta, el cual a su vez se refiere al 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.³

Otro elemento que se destaca dentro del Reglamento es la periodicidad en el recaudo del Factor de Calidad, valor que deben consignar las empresas cada quince días en la cuenta del Fideicomiso autorizada por la Fiduciaria con la que contrató la administración de los recursos, el incumplimiento del pago de dicho recaudo deberá ser notificado por parte de la Fiduciaria a la Secretaría Distrital de la Movilidad.

Al inicio de la política de negociación para llevar a cabo la desintegración física de los vehículos que hacen parte de la sobreoferta de la ciudad de Bogotá se

² Reglamento del Fondo para Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

³ Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

postularon 337 vehículos de diferentes tipos de los cuales se adquirieron con cargo al Fondo tan solo 24 vehículos cifra que permaneció hasta 41 meses después de creado el Fondo, es decir, hasta Enero de 2007, ya que los otros 310, el 91% de los postulantes no aceptaron la oferta realizada por la Fiduciaria debido a la diferencia de precios entre el postulado y el ofrecido.

Los 24 vehículos adquiridos inicialmente se negociaron entre \$11.800.000= (precio mínimo), los microbuses y \$24.526.954 (precio máximo) las busetas, pero el aumento exagerado de precio que se ha presentado en el proceso de reactivación de la política de desintegración física excede el 200% tanto para microbuses como para las busetas. Hasta el momento no se ha podido establecer una negociación firme con los propietarios de busetas debido a su petición elevada de precios, que se encuentran 200 y 250% por encima de lo presupuestado para el pago de las mismas, es decir, sobrepasan la tasa máxima de excedencia, que para este caso es el precio de Fasecolda.

Después de la desintegración física de los nombrados 24 vehículos no se volvieron a tener postulaciones, por no ser atractivas las propuestas por parte del Fondo y por las propuestas tan ambiciosas de los postulantes; no se logro llegar a un acuerdo para poder negociar. La política perdió fuerza y a esto se le agrego la supresión de la Secretaría de Transito y Transporte, para dar inicio a la Secretaría Distrital de Movilidad, con la cual inicio también un nuevo proceso para reactivar el proceso de chatarrización.

2.3.2.1. Reactivación del proceso de desintegración física de los vehículos de sobreoferta.

Ante la necesidad de disminuir la sobreoferta del transporte público en Bogota, se requiere la reactivación del proceso de desintegración física de los vehículos que deben salir por cada empresa de acuerdo con la capacidad transportadora de cada una de ellas, para generar beneficios no solo de movilidad y eficiencia del transporte, sino también de tipo ambiental.

Entonces sin la realización de un estudio previo conformado como tal, se establecen nuevas políticas de negociación para hacer efectiva la postulación ante las fiduciarias y lograr así unos precios que sean atractivos a los transportadores que sin exceder los precios de Fasecolda (Limite Máximo), son altos para el producto que se esta adquiriendo por determinado valor de acuerdo con el modelo, aun cuando entran por sus propios medios y llevan sus partes básicas suficientes para transportar pasajeros como son motor, chasis, sillas y toda la parte mecánica que permite su funcionamiento.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

De acuerdo con esos parámetros se planteó una nueva negociación en la que se tienen en cuenta las postulaciones y su promedio ponderado, además que no excedan los precios de Fasecolda; y en la apreciación que se hace para determinar el valor que se liquida se tienen en cuenta el valor del vehículo de acuerdo a su remanente en términos de vida útil, el costo de oportunidad que dejan de obtener al desintegrar su vehículo y el valor de salvamento del mismo.

Además para fijar estos precios, partiendo de los anteriores se debería tener en cuenta para el incremento el alza del costo de vida para que fuera de manera racional su subida y no por el contrario como se ha hecho con políticas derivadas del interés de continuar con el proceso a costa de lo que sea, incluso sin tener en cuenta las consecuencias que a futuro se puedan generar como el agotamiento de los recursos del Fondo para continuar con la compra de los vehículos de la sobreoferta.

De acuerdo con la entrega mensual de las cuentas rendidas por las Fiduciarias sobre el Fondo de Mejoramiento para la Calidad del Servicio (Decreto 470 de 2003- Capitulo II- Artículo 3), hasta el día 31 de Agosto hay \$51.659.518.251= lo cual es útil para la compra de 459 vehículos de la sobreoferta aproximadamente, distribuidos en 123, 240 y 96 de microbuses, busetas y buses, respectivamente si se continua con los mismos precios que se ha venido manejando hasta hoy, esto equivale al 4.75%, de la sobreoferta que es de 9.658; distribuidos en 38.76% de los microbuses, 23.78% de las busetas y 37.47%, respectivamente, dejando claro que esta es la misma distribución porcentual que se presenta en el Registro Distrital Automotor (RDA), siendo el precio promedio de los microbuses \$43.490.588=, \$22.315.750= para las busetas y \$55.725.352= para los buses, evaluado mediante la suma de los precios a los que se han pagado los vehículos y el numero total de los mismos.

2.3.2.2. Limitantes en la compra de vehículos con cargo al fondo.

La diferencia que se manifiesta entre los saldos existentes y el que debería estar depende de dos conceptos fundamentales como lo son el pago por parte de los transportadores, pero el no traslado de dicho dinero a la Fiduciaria por parte de la empresa transportadora, y el otro fenómeno es el no pago de los transportadores a las empresas gracias al desinterés por hacer parte del proceso, siendo esta una razón sin fundamento propiamente dicho pero de grandes perjuicios para la continuidad de la política chatarrizadora, que tiene repercusión en la plan de movilidad y la gestión ambiental.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.3.2.3. *Relación de vehículos adquiridos con cargo al fondo de Factor de Calidad.*

**CUADRO No.13
RELACION DE VEHÍCULOS CHATARRIZADOS CON CARGO AL FONDO PARA EL
MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO – FACTOR DE CALIDAD.**

Valor en \$

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
1	SFK206	MICROBUS	1989	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
2	SFG796	MICROBUS	1989	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
3	SFF149	MICROBUS	1988	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
4	SFM354	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
5	SFM576	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
6	SFI785	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
7	SFM447	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
8	SBA808	BUSETA	1967	SOTRANDES	\$ 24.526.954
9	SFH075	MICROBUS	1989	COOTRANSBOLIVAR	\$ 11.800.000
10	SFQ931	MICROBUS	1992	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
11	SGI766	MICROBUS	1993	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
12	SEJ628	MICROBUS	1984	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
13	VXE376	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
14	SGB006	MICROBUS	1993	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
15	SBH170	BUSETA	1959	COOTRASN Pensilvania	\$ 15.000.000
16	SOJ750	MICROBUS	1986	COOTRANS MOLINOS	\$ 14.000.000
17	SEJ379	BUSETA	1984	BUSES VERDES	\$ 15.000.000
18	SAA877	BUS	1968	REPUBLICANA	\$ 16.000.000
19	SDH775	MICROBUS	1983	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
20	SFL600	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
21	SFP370	MICROBUS	1991	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
22	SGL180	MICROBUS	1994	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
23	BLF118	MICROBUS	1989	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
24	SCG732	BUSETA	1976	COOINTRA CONDOR	\$ 15.000.000
25	SFL325	MICROBUS	1990	PARTICULAR	\$ 14.000.000
26	SFS039	MICROBUS	1990	PARTICULAR	\$ 14.000.000
27	SQJ065	MICROBUS	1987	PARTICULAR	\$ 14.000.000
28	SFN052	MICROBUS	1991	PARTICULAR	\$ 14.000.000
29	SAH045	BUSETA	1973	REPUBLICANA	\$ 15.000.000
30	SFH090	MICROBUS	1989	PARTICULAR	\$ 14.000.000
31	SFL150	MICROBUS	1990	COOTRANSBOLIVAR	\$ 14.000.000
32	SFL120	MICROBUS	1990	PARTICULAR	\$ 14.000.000
33	SCH833	BUSETA	1975	RÁPIDO Pensilvania	\$ 15.000.000



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
34	SFQ751	bus	1992	BUSES AZULES	\$ 70.000.000
35	SGF819	BUS	1993	COOTRAUNIDOS	\$ 70.000.000
36	SFF988	BUS	1989	COMNALMICROS	\$ 60.000.000
37	SGO075	BUS	1995	FLOTA BLANCA	\$ 60.000.000
38	SGN044	MICRO BUS	1994	SIDAUTO	\$ 70.000.000
39	SFL538	BUS	1990	SIDAUTO	\$ 35.000.000
40	SGD312	MICRO BUS	1993	CARROS DEL SUR	\$ 39.000.000
41	SGB556	MICRO BUS	1993	CARROS DEL SUR	\$ 35.000.000
42	SFH820	BUS	1989	EXPRESO SUR ORIENTE	\$ 60.000.000
43	SFT080	BUS	1992	COOTRANSABASTOS	\$ 70.000.000
44	SGC599	BUS	1993	COOTRANSNIZA	\$ 75.000.000
45	SFR208	BUS	1992	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 70.000.000
46	SFW100	BUS	1992	SIDAUTO	\$ 33.000.000
47	SGP122	BUS	1995	NUEVA TRANSPORTADORA	\$ 65.000.000
48	SFG812	BUS	1989	COMNALMICROS	\$ 70.000.000
49	SGB085	MICRO BUS	1993	SIDAUTO	\$ 70.000.000
50	SFH160	BUS	1989	SIDAUTO	\$ 28.000.000
51	SFP055	BUS	1991	EXPRESO SUR ORIENTE	\$ 65.000.000
52	SEA640	BUS	1984	BUSES VERDES	\$ 65.000.000
53	SGI983	BUS	1993	UNIÓN COMERCIAL	\$ 75.000.000
54	SFV484	BUS	1992	COOTRAUNIDOS	\$ 18.000.000
55	SFP429	BUS	1991	SIDAUTO	\$ 30.000.000
56	SFE783	BUS	1988	SIDAUTO	\$ 65.000.000
57	SGI571	MICRO BUS	1993	SIDAUTO	\$ 60.000.000
58	SFM963	BUS	1991	UNIÓN COMERCIAL	\$ 60.000.000
59	SFG841	BUS	1989	SIDAUTO	\$ 65.000.000
60	SFK225	BUS	1989	EXPRESO SUR ORIENTE	\$ 65.000.000
61	SGE534	BUS	1993	COOTRANS Pensilvania	\$ 65.000.000
62	SFU962	MICRO BUS	1993	SIDAUTO	\$ 60.000.000
63	SGL002	MICRO BUS	1993	SIDAUTO	\$ 60.000.000
64	SGG717	BUS	1993	COOTRANSABASTOS	\$ 60.000.000
65	SFX958	BUS	1993	COCEVES	\$ 25.000.000
66	SFY630	MICRO BUS	1993	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 50.000.000
67	SFL722	BUS	1990	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 60.000.000
68	SGP047	BUS	1994	BUSES AZULES	\$ 60.000.000
69	SGL142	BUS	1993	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	\$ 65.000.000
70	SGR921	BUS	1995	SOTRANDES	\$ 64.800.000
71	SFM946	BUS	1990	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 64.800.000
72	SFT180	MICRO BUS	1992	NUEVO HORIZONTE	\$ 70.000.000
73	SGO611	BUS	1994	COONAL	\$ 40.000.000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
74	SFF530	BUS	1989	SIDAUTO	\$ 60.000.000
75	SGE652	BUS	1993	UNIVERSAL AUTOMOTORA	\$ 70.000.000
76	SFA796	BUS	1987	SIDAUTO	\$ 65.000.000
77	SFS766	MICRO BUS	1992	SIDAUTO	\$ 65.000.000
78	SFR947	MICRO BUS	1992	SIDAUTO	\$ 65.000.000
79	SFV281	MICRO BUS	1993	NUEVO HORIZONTE	\$ 65.000.000
80	SFS943	BUS	1992	EXPRESO BOGOTANO	\$ 65.000.000
81	SGJ435	MICRO BUS	1993	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 68.000.000
82	SFN679	BUS	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 66.000.000
83	SGE748	BUS	1993	COOTRANSNIZA	\$ 35.000.000
84	SGN941	MICRO BUS	1994	RÁPIDO PENNSILVANIA	\$ 35.000.000
85	SFH853	MICRO BUS	1989	SOTRANDES	\$ 65.000.000
86	SGE564	BUS	1993	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 70.000.000
87	SGP489	MICRO BUS	1994	SIDAUTO	\$ 70.000.000
88	SGI990	MICRO BUS	1994	RÁPIDO PENNSILVANIA	\$ 70.000.000
89	SFR501	BUS	1992	COCEVES	\$ 40.000.000
90	SGO122	BUS	1994	BUSES AZULES	\$ 60.000.000
91	SGR546	BUS	1994	BUSES AZULES	\$ 70.000.000
92	SFI327	BUS	1989	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 31.000.000
93	SGH708	BUS	1993	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	\$ 65.000.000
94	SFZ790	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 33.000.000
95	SFP169	BUS	1991	UNIÓN COMERCIAL	\$ 65.000.000
96	SFY066	MICRO BUS	1993	CARROS DEL SUR	\$ 60.000.000
97	SGB412	MICRO BUS	1993	NUEVO HORIZONTE	\$ 70.000.000
98	SGA625	BUS	1993	TRANSERVILUJO	\$ 60.000.000
99	BLB538	CAMIONETA	1989	NO REGISTRA	\$ 68.000.000
100	SDJ355	BUS	1977	UCOTRANS	\$ 65.000.000
101	SFS138	MICRO BUS	1991	CARROS DEL SUR	\$ 49.000.000
102	SFZ630	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
103	SGP048	B U S	1994	NUEVA COOP. DE BUSES AZULES LTDA	\$ 42.000.000
104	SGC468	B U S	1993	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 60.000.000
105	SFN754	BUS	1990	COOPERATIVA CONTINENTAL	\$ 65.000.000
106	SFG807	BUS	1989	COOTRANSNIZA	\$ 16.000.000
107	SGT729	MICRO BUS	1996	COOTRANSNORTE	\$ 35.000.000
108	SGD396	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
109	SGL723	B U S	1994	COOTRANSNIZA LTDA	\$ 35.000.000
110	SGI885	B U S	1993	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 36.000.000
111	SAF959	BUSETA	1972	BUSES VERDES	\$ 34.000.000
112	SGM277	BUS	1994	COCEVES	\$ 60.000.000
113	SGR732	B U S	1995	SOC. TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A.	\$ 75.000.000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
114	SFC938	B U S	1988	UNIÓN COMERCIAL	\$ 69.000.000
115	SFP418	B U S	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 60.000.000
116	SGS853	MICRO BUS	1995	COOTRANSKENNEDY	\$ 40.000.000
117	SFF201	B U S	1989	COOTRANSFLORIDA	\$ 70.000.000
118	SFU331	B U S	1992	COOP. TRANSPORTADORES PENSILVANIA LTDA	\$ 35.000.000
119	SGL265	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 65.000.000
120	SGL861	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
121	SFO580	B U S	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 60.000.000
122	SGS705	MICRO BUS	1995	COOTRANSNORTE	\$ 75.000.000
123	SGL411	BUS	1994	TRANSERVILUJO	\$ 40.000.000
124	SGI843	MICRO BUS	1994	COOTRANSNIZA	\$ 64.900.000
125	SGU831	MICRO BUS	1996	COOTRANSNORTE	\$ 63.000.000
126	SFU838	BUS	1992	RADIO TAXI CONFORT	\$ 35.000.000
127	SFM009	B U S	1990	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 38.000.000
128	SFO839	B U S	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 62.000.000
129	SFU125	BUS	1992	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 70.000.000
130	SDD510	B U S	1980	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 45.000.000
131	SGT215	MICRO BUS	1996	COOP. DE TRANSPORTES DEL NORTE	\$ 35.000.000
132	SFZ463	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 65.000.000
133	SFI473	MICRO BUS	1989	NO REGISTRA	\$ 65.000.000
134	SGL547	B U S	1993	TRANSERVILUJO	\$ 65.000.000
135	SGI630	MICRO BUS	1993	BUSES AMARILLOS Y ROJOS	\$ 70.000.000
136	SEC024	B U S	1985	SIN EMPRESA	\$ 60.000.000
137	SGD814	B U S	1993	COOTRAUNIDOS	\$ 70.000.000
138	SGQ906	B U S	1994	BUSES AZULES	\$ 70.000.000
139	SFG933	B U S	1989	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 57.000.000
140	SFO347	B U S	1991	SIDAUTO SOC IMP Y DIST AUTOMOTORA SA	\$ 35.000.000
141	SGC224	B U S	1993	EXPRESO BOGOTANO	\$ 68.000.000
142	SGD166	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
143	SFW278	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
144	SFS721	B U S	1992	COCEVES	\$ 75.000.000
145	SFQ562	B U S	1992	COCEVES	\$ 70.000.000
146	SFZ633	MICRO BUS	1993	COOTRANSNORTE	\$ 70.000.000
147	SGO321	MICRO BUS	1994	TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO ASOCIADO	\$ 65.000.000
148	SGI454	BUS	1993	UNIVERSAL AUTOMOTORA	\$ 70.000.000
149	SFI988	B U S	1990	BUSES ROJOS LTDA	\$ 42.000.000
150	SFX328	BUS	1993	EXPRESO SUR ORIENTE	\$ 65.000.000
151	SGL114	MICRO BUS	1994	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 70.000.000
152	SFP321	B U S	1991	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 28.000.000
153	SFT859	MICRO BUS	1992	NO REGISTRA	\$ 45.000.000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
154	SFR463	B U S	1992	TRANS. URBAN SAMPER MENDOZA BUSES BLANCOS	\$ 40.000.000
155	SFP232	B U S	1991	PROMOTORA DE TRANSPORTE UNIVERSO S.C.A.	\$ 53.000.000
156	SFR209	B U S	1992	TRANS. RAPIDO PENSILVANIA S.A.	\$ 35.000.000
157	SGL003	B U S	1994	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	\$ 70.000.000
158	SFS587	B U S	1992	COOITRACONDOR	\$ 70.000.000
159	SGE359	B U S	1993	COOP. TRANSPORTADORES PENSILVANIA LTDA	\$ 34.500.000
160	SFQ295	B U S	1992	BUSES AZULES	\$ 70.000.000
161	SGD705	BUS	1993	UNIÓN COMERCIAL	\$ 60.000.000
162	SGL275	MICRO BUS	1994	SIDAUTO	\$ 40.000.000
163	SGR547	B U S	1994	BUSES AZULES	\$ 60.000.000
164	SFT282	MICRO BUS	1992	CARROS DEL SUR	\$ 70.000.000
165	SAF319	B U S	1971	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	\$ 35.000.000
166	SFG431	B U S	1989	SIDAUTO	\$ 65.000.000
167	SFL275	B U S	1990	SIDAUTO	\$ 60.000.000
168	SDD670	BUSETA	1980	COONAL	\$ 45.000.000
169	SFI021	B U S	1989	BUSES ROJOS	\$ 50.000.000
170	SFP364	B U S	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 60.000.000
171	SFU064	B U S	1992	COOP. TRANSPORTADORES PENSILVANIA LTDA	\$ 35.000.000
172	SKE303	B U S	1988	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	\$ 65.000.000
173	SFW206	B U S	1993	COOP. TRANSPORTADORES PENSILVANIA LTDA	\$ 33.000.000
174	SGS006	MICRO BUS	1995	COOP. DE TRANSPORTES CIUDAD BOLIVAR	\$ 33.000.000
175	SFR197	B U S	1992	NUEVA COOP. DE BUSES AZULES LTDA	\$ 65.000.000
176	SGL125	B U S	1993	NUEVA COOP. DE BUSES AZULES LTDA	\$ 35.000.000
177	SGP230	B U S	1994	NUEVO HORIZONTE	\$ 75.000.000
178	SFV008	BUS	1992	UNIÓN COMERCIAL	\$ 35.000.000
179	SDD589	B U S	1989	UNIVERSAL AUTOMOTORA	\$ 60.000.000
180	SFT133	B U S	1992	EXPRESO BOGOTANO S.A.	\$ 38.000.000
181	SGC659	BUS	1993	EXPRESO BOGOTANO S.A.	\$ 40.000.000
182	SGF299	B U S	1993	COOP. DE BUSES VERDES LTDA	\$ 36.000.000
183	SGR599	B U S	1994	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 65.000.000
184	SGY994	B U S	1997	COOP. TRANSPORTES UNIDOS DEL D.E. LTDA	\$ 60.000.000
185	SFU781	MICRO BUS	1992	BUSES AMARILLOS Y ROJOS	\$ 35.000.000
186	SGI205	B U S	1993	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.	\$ 65.000.000
187	SGA940	B U S	1993	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 70.000.000
188	SFZ461	MICRO BUS	1993	TRANSUNISA	\$ 65.000.000
189	SFP800	B U S	1991	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 70.000.000
190	SGI916	B U S	1994	TRANSERVILUJO	\$ 60.000.000
191	SGR401	B U S	1995	BUSES AZULES	\$ 65.000.000
192	SFP333	B U S	1991	UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 40.000.000
193	SFI440	BUS	1989	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 65.000.000



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
194	SFH951	B U S	1989	VINALTUR S.A.	\$ 70.000.000
195	SGI387	MICRO BUS	1994	COOTRANSNIZA	\$ 64.000.000
196	SFR014	B U S	1992	TRANSERVILUJO	\$ 55.000.000
197	SFV091	B U S	1992	TRANSERVILUJO	\$ 65.000.000
198	SFR020	B U S	1992	TRANSERVILUJO	\$ 65.000.000
199	SFO925	B U S	1991	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 70.000.000
200	SGG359	MICRO BUS	1993	COOTRANSNIZA	\$ 70.000.000
201	SGB145	MICRO BUS	1993	COOTRANS PENSILVANIA	\$ 30.000.000
202	SFV172	MICRO BUS	1993	COOP. TRANSPORTADORES PENSILVANIA LTDA	\$ 35.000.000
203	SFT539	MICRO BUS	1992	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 42.000.000
204	SFR413	B U S	1992	UNIÓN COLOMBIANA	\$ 70.000.000
205	SFD690	B U S	1988	TRANS. RADIO TAXI CONFOR S.A.	\$ 38.000.000
206	SFR556	B U S	1992	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 35.000.000
207	SGL209	MICRO BUS	1993	COOTRANSNIZA LTDA	\$ 35.000.000
208	SGM238	MICRO BUS	1994	BUSES AMARILLOS Y ROJOS	\$ 65.000.000
209	SFO145	B U S	1991	UNIÓN COLOMBIANA DE BUSES	\$ 60.000.000
210	SGE612	MICRO BUS	1993	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 65.000.000
211	SGQ274	B U S	1995	TRANS. FLOTA BLANCA S.A.	\$ 62.000.000
212	SFQ062	B U S	1991	TRANS. RAPIDO PENSILVANIA S.A.	\$ 66.000.000
213	SFO935	B U S	1991	TRANS. RAPIDO PENSILVANIA S.A.	\$ 65.000.000
214	SFR320	B U S	1992	TRANS. RAPIDO PENSILVANIA S.A.	\$ 69.000.000
215	SGA564	B U S	1992	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	\$ 60.000.000
216	SGN116	B U S	1994	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 60.000.000
217	SGR198	B U S	1994	NUEVA COOP. DE BUSES AZULES LTDA	\$ 35.000.000
218	SGJ433	MICRO BUS	1993	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 33.000.000
219	SGK898	MICRO BUS	1993	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 33.000.000
220	SFU509	MICRO BUS	1992	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 33.000.000
221	SFQ499	MICRO BUS	1992	NUEVO HORIZONTE	\$ 34.000.000
222	SFQ985	B U S	1992	TRANSPORTES URBANOS SAMPER MENDOZA	\$ 64.900.000
223	SGF827	B U S	1993	FLOTA USAQUEN	\$ 70.000.000
224	SGC513	MICRO BUS	1993	SIDAUTO SOC IMP Y DIST AUTOMOTORA SA	\$ 35.000.000
225	SGC881	B U S	1993	COOP. DE BUSES VERDES LTDA	\$ 38.000.000
226	SFP158	B U S	1991	UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 60.000.000
227	SFZ162	B U S	1993	COOTRANS PENSILVANIA	\$ 70.000.000
228	SFU507	MICRO BUS	1992	PROMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 70.000.000
229	SGJ237	B U S	1993	COOTRANS PENSILVANIA	\$ 70.000.000
230	SGI850	MICRO BUS	1994	COOTRANSNIZA	\$ 80.000.000
231	SGO306	B U S	1995	COOINTRACONDOR	\$ 70.000.000
232	SFA292	B U S	1987	TRANS. PANAMERICANOS S.A.	\$ 30.000.000
233	SFP336	B U S	1991	BUSES ROJOS LTDA	\$ 35.000.000

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Q	PLACA	CLASE	MODELO	AFILIADO A	PRECIO DE COMPRA
234	SFN931	B U S	1991	BUSES ROJOS LTDA	\$ 42.000.000
235	SFP328	B U S	1991	BUSES ROJOS LTDA	\$ 35.000.000
236	SFP304	B U S	1991	BUSES ROJOS LTDA	\$ 35.000.000
237	SGL497	MICRO BUS	1994	SIDAUTO	\$ 64.000.000
238	SFP331	B U S	1991	BUSES ROJOS LTDA	\$ 35.000.000
239	SGD748	B U S	1993	NUEVA COOP. DE BUSES AZULES LTDA	\$ 35.000.000
240	SGE807	B U S	1993	EXPRESO BOGOTANO	\$ 60.000.000

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad.

2.4. Seguimiento al Control de Advertencia por la Caducidad Multas a Transporte Público.

Para el seguimiento al Control de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá por la caducidad de multas a transporte público, una vez identificados los compromisos adquiridos por la administración se solicitó información acerca del manejo de las bases de datos de procesos administrativos sancionatorios de transporte público para determinar los controles existentes y su adecuada aplicación. Producto de lo anterior se realizan las siguientes observaciones:

2.4.1. Procesos administrativos sancionatorios por Factor de Calidad.

La auditoría se realizó con base en la información reportada, por el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt En Liquidación, mediante Oficio No. DJ 9707 de Octubre 5 de 2007 de la Dirección Jurídica, la cual presenta una relación de 5099 expedientes abiertos a igual número de infracciones identificados en los archivos de la entidad.

En la relación de los 5099 expedientes reportados, 4608 no tienen identificada la fecha de ocurrencia de los hechos, cantidad que representa el 90.37% del total y sobre los cuales no se puede establecer la fecha en que pueden generar la caducidad de la facultad sancionatoria por parte del Fondatt en liquidación, ente al cual le corresponde esta función.

La cantidad restante de los 5099 mencionados, es decir 491 expedientes, poseen la fecha de ocurrencia de los hechos y representan el 9.63% del total. De estos últimos, se consultó qué número de expedientes abiertos a infracciones ocurridas entre el primero de enero del año 2003 y el 30 de septiembre de 2004, poseen información sobre las actuaciones jurídicas que establecen el estado en que se encuentran, hallándose que esa cantidad es de 42.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Este último número, se agrupa según la actuación administrativa, en el siguiente cuadro:

CUADRO No. 14
ESTADO DE LAS ACTUACIONES JURÍDICAS

CLASE DE ESTADO	CANTIDAD
Apertura de proceso	11
Auto de pruebas	2
Citación para auto de pruebas	1
Recurso de fallo	1
Notificación de apertura	12
Para fallo	1
Para notificar fallo	2
Para resolución de apertura	12
Total	42

Fuente: Oficio No. DJ 9707 – Octubre 5 de 2007 – Dirección Jurídica de Fondatt en Liquidación.

2.4.2. Información por infracciones de Transporte Público.

La información enviada por la administración consta de una relación de 8984 expedientes, abiertos con ocasión de infracciones de transporte público. En dicha relación, pudo establecerse que no trae la fecha de ocurrencia de los hechos que generaron la imposición del comparendo, pero se encontró que sobre 120 infracciones, hubo actuación judicial respecto a determinar que se presentó la caducidad de la facultad sancionatoria.

Con lo anterior se determina que no se ha dado cumplimiento a los compromisos suscritos por la administración en la respuesta al Control de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá, evidenciando que el manejo de la información es deficiente lo que incide negativamente en la gestión de la entidad que no ejerce la posibilidad de sancionar a los infractores, para mejorar entre otros factores la seguridad y movilidad en la ciudad. Como consecuencia de lo anterior no existe la posibilidad de obtener estos recursos.

2.4.3. Actos administrativos que declaran caducidad en la facultad sancionatoria.

Al indagar sobre el año de ocurrencia de los hechos y sobre el antecedente del acto administrativo que identificó esos expedientes como infracciones a las cuales se les decretara la caducidad de la facultad sancionatoria, se encontró la siguiente información:

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CUADRO No. 15
CADUCIDADES DISCRIMADAS POR AÑOS

AÑO DE LOS HECHOS	NUMERO DE CADUCIDADES	CON RESOLUCIÓN DE CADUCIDAD	SIN RESOLUCION DE CADUCIDAD
Sin año	24	24	0
2003	1	0	1
2004	88	40	48
2005	6	6	0
2006	1	1	0
TOTAL	120	71	49

Fuente: Oficio No. DJ 9707 – Octubre 5 de 2007 – Dirección Jurídica de Fondatt en Liquidación.

Sobre los 120 expedientes mencionados, aparece, que 71 de ellos tienen actos administrativos que respaldan aquella actuación, y por el contrario, 49 se relacionan sin que se identifique el acto administrativo que decretara dicha situación jurídica.

Las cuarenta y nueve (49) caducidades relacionadas sin que se mencione el acto administrativo que las decretara, le permiten determinar al grupo auditor, que la administración incurrió en una inconsistencia de tipo administrativo al incumplir el mandato de decretar la caducidad de oficio o a petición de parte, según lo establecido en el numeral 2.3.4.5. del concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Honorable Consejo de Estado, de fecha veinticinco (25) de mayo de dos mil cinco (2005). Radicación número 1632. Consejero ponente: Enrique José Arboleda Perdomo.

Consolidando la información referente a las infracciones por Factor de Calidad (5099) y las correspondientes a infracciones de transporte, (8984), todas ascienden a catorce mil ochenta y tres (14083). Las primeras son el 36.21% del gran total y las segundas el 63.79%.

Las que sancionan infracciones por el tema de Factor de Calidad, tienen una cantidad de 491 identificando la fecha de ocurrencia de los hechos, las que representan el 9.63% de los expedientes abiertos por esta naturaleza, 42 de ellas con información sobre actuaciones jurídicas, el 0.82% y 3 con resoluciones de fallo, el 0.14%.

Los expedientes mencionados como abiertos a las infracciones cometidas por el transporte automotor, no distinguen el número que tiene la fecha de ocurrencia de los hechos, pero sin embargo determina que 120 de ellas tienen caducidad de la facultad sancionatoria, es decir el 1.34%.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Todo el análisis anterior sobre las cantidades y porcentajes asignados para cada una de las actuaciones de la administración, permiten conceptuar que el Plan de Mejoramiento a que se comprometió la administración como respuesta al Control de Advertencia formulado, no es satisfactorio o que en su defecto la información recoge los datos necesarios para poder identificar los términos que eviten la caducidad de facultad sancionatoria y su debido control.

2.5. Seguimiento Control de Advertencia por la Capacidad transportadora Servicio Público Colectivo.

Para realizar el Seguimiento al Control Fiscal de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá mediante oficio No. 10100-2983 del 11 de Agosto de 2005 se determinaron situaciones inconsistentes referentes al manejo de la Capacidad Transportadora del Servicio Público Colectivo, se realizaron observaciones al comportamiento de conformidad con lo presentado en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad.

2.5.1. Normatividad aplicable.

- Resolución 278 de 2005 la Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte de Abril 12 de 2005 «Por la cual se establece la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital».
- Decreto 170 de 2001 el Ministerio de Transporte reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros en el artículo 43 Fijación de Capacidad transportadora “El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa”
- Resolución 415 de 2003 de (Agosto 27) Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte "Por la cual se reglamenta la capacidad transportadora global de la ciudad y las particulares de las empresas de transporte" en su artículo 6 Desvinculación de vehículos.- La empresa deberá desvincular el número de vehículos que excedan la nueva capacidad transportadora máxima haciendo uso de las cláusulas previstas en el contrato, o en los principios generales de contratación previstos en los códigos civil y de comercio colombianos. La empresa no podrá seguir prestando el servicio con un número de vehículos mayor al que constituye su nueva capacidad transportadora máxima, bajo el argumento de no haber terminado los contratos de vinculación. A partir del 1 de enero de 2005, la concesionaria de administración de trámites de tránsito y transporte de la ciudad se abstendrá de renovar tarjetas de operación a

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

vehículos vinculados a la empresa hasta tanto acredite que ha desvinculado el número de vehículos necesarios para ajustar su capacidad transportadora a los límites señalados.

- Decreto 3366 de 2003 (Noviembre 21) "Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos". Artículo 59. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias, en especial los Decretos 176 de 2001 y 651 de 1998.

2.5.2. Observaciones al comportamiento.

Se realizó un seguimiento a la capacidad transportadora de las empresas de transporte colectivo desde el 24 de junio hasta el 30 de septiembre de 2007, con base en la información publicada en la página Web de la Secretaría de la Movilidad, se realizaron observaciones durante 52 días, verificando frente a la capacidad máxima y mínima de cada empresa, encontrando las siguientes observaciones:

2.5.2.1. *Empresas con Plan de Ajuste Cero*

Las siguientes 11 Empresas de Transporte Colectivo, a la fecha, no tiene plan de ajuste.

CUADRO No.16
EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO CON PLAN DE AJUSTE CERO

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	PLAN DE AJUSTE
9010	BUSES ROJOS LTDA.	0
9040	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA.	0
9315	UNION AUTOMOTORA DE URBANOS ESPECIALES UNITURS LTD	0
9490	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES EL CÓNDOR	0
9910	EXPRESO IMPERIAL S.A.	0
9970	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR S.A.	0
9982	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES AURES LTDA.	0
9983	COMUNITARIA DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	0
9985	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE LOS TRABAJADORES TRANSP	0
9989	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CERRO NORTE LTDA.	0
9992	LINEAS ESPECIALES DE TRANSPORTE NUEVO MILENIO S.A.	0

Fuente: Pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

La empresa Cooperativa Multiactiva Zonal de Transporte Bosa cuyo código es 9981 hasta el día 20 de septiembre de 2007 aparecía con plan de ajuste 0. A partir del 24 de septiembre ya tiene un plan de ajuste de 54 vehículos, evidenciando incumpliendo de las normas a continuación transcritas:

Según el decreto 170 de 2001 *“ARTICULO 56.-Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas”.*

ARTICULO 57.-Vigencia. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación”.

Según la resolución 415 de 2003 *“Artículo 6. Desvinculación de vehículos.- La empresa deberá desvincular el número de vehículos que excedan la nueva capacidad transportadora máxima haciendo uso de las cláusulas previstas en el contrato, o en los principios generales de contratación previstos en los códigos civil y de comercio colombianos.*

La empresa no podrá seguir prestando el servicio con un número de vehículos mayor al que constituye su nueva capacidad transportadora máxima, bajo el argumento de no haber terminado los contratos de vinculación.

A partir del 1 de enero de 2005, la concesionaria de administración de trámites de tránsito y transporte de la ciudad se abstendrá de renovar tarjetas de operación a vehículos vinculados a la empresa hasta tanto acredite que ha desvinculado el número de vehículos necesarios para ajustar su capacidad transportadora a los límites señalados.”

El 24 de septiembre de 2007 se le renovó la tarjeta de operación y tiene un plan de ajuste con 54 vehículos, si la vigencia de la tarjeta de operación es de dos (2) años se deduce que en el año 2005 le renovaron tarjeta de operación sin darle cumplimiento a la resolución 415 de 2003 que estipulaba que se debía presentar plan de reducción progresiva (plan de ajuste) para la renovación de las tarjetas de operación.

El anterior incumplimiento se presenta igualmente para las restantes 11 empresas que tienen plan de ajuste cero si se tiene en cuenta que la vigencia de la tarjeta de operación es de dos (2) años y en el año 2005 hubo renovación sin la existencia del Plan de Ajuste Obligatorio previsto normativamente.

Por lo descrito se establece un Hallazgo de carácter administrativo con posible incidencia disciplinaria al incumplirse la normatividad vigente.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.5.2.2. Empresas con Parque Automotor superior a la Capacidad Máxima Autorizada.

Existen 20 empresas de Transporte Público Colectivo que su parque automotor se encuentra por encima de la capacidad máxima autorizada en la resolución 278 de 2005, que se relacionan a continuación:

CUADRO No.17
EMPRESAS CON PARQUE AUTOMOTOR SUPERIOR A LA CAPACIDAD MÁXIMA
AUTORIZADA

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÁXIMA	PARQUE AUTOMOTOR	PLAN DE AJUSTE
9010	BUSES ROJOS LTDA.	70	89	0
9040	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA.	622	641	0
9090	COMPANÍA NACIONAL DE MICROBUSES S.A.	760	764	746
9110	EXPRESO BOGOTANO S.A.	227	228	220
9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA S.A.	194	201	189
9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS S.A.	1073	1079	1060
9490	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES EL CÓNDOR	395	427	0
9520	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES PENNSILVANI	1117	1184	1112
9570	COOPERATIVA DE CONDUCTORES Y TRANSPORTADORES DE L	84	97	80
9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A	381	396	369
9670	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES SOCORRO.	30	34	30
9855	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE	121	123	120
9910	EXPRESO IMPERIAL S.A.	111	150	0
9970	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR S.A.	84	137	0
9982	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES AURES LTDA.	67	81	0
9983	COMUNITARIA DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	73	92	0
9989	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CERRO NORTE LTDA.	57	87	0
9992	LINEAS ESPECIALES DE TRANSPORTE NUEVO MILENIO S.A.	56	62	0
9994	TRANSPORTE AUTOMOTOR MODERNO PUBLICO ASOCIADO DIST	101	103	100

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÁXIMA	PARQUE AUTOMOTOR	PLAN DE AJUSTE
9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR S.A.	141	144	135

Fuente: Pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad.

Mediante la resolución 278 de 2005 la Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte de Abril 12 de 2005 establece la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital y se fija la capacidad transportadora global de las empresas,

No se está dando cumplimiento a la resolución 278 de 2005 “**ARTÍCULO SEXTO.-** Las empresas de transporte público colectivo deberán ajustar su capacidad transportadora de acuerdo a lo establecido en el presente acto administrativo”

La resolución 415 de 2003 establece: “**Artículo 6. Desvinculación de vehículos.-** La empresa deberá desvincular el número de vehículos que excedan la nueva capacidad transportadora máxima haciendo uso de las cláusulas previstas en el contrato, o en los principios generales de contratación previstos en los códigos civil y de comercio colombianos.

La empresa no podrá seguir prestando el servicio con un número de vehículos mayor al que constituye su nueva capacidad transportadora máxima, bajo el argumento de no haber terminado los contratos de vinculación.

A partir del 1 de enero de 2005, la concesionaria de administración de trámites de tránsito y transporte de la ciudad se abstendrá de renovar tarjetas de operación a vehículos vinculados a la empresa hasta tanto acredite que ha desvinculado el número de vehículos necesarios para ajustar su capacidad transportadora a los límites señalados.”

Se entiende por parque automotor:

1. Vehículos activos con tarjeta de operación
2. Vehículos activos sin tarjeta de operación
3. Vehículos activos sin tarjeta de operación sin derecho a reposición (decreto 2556 de 2001)
4. Vehículos activos sin vida útil (20 años)
5. Vehículos inactivos con matrícula cancelada hace menos de un año y con derecho a reposición

No se da cumplimiento al decreto 3366 de 2003 “**Artículo 14. Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:**

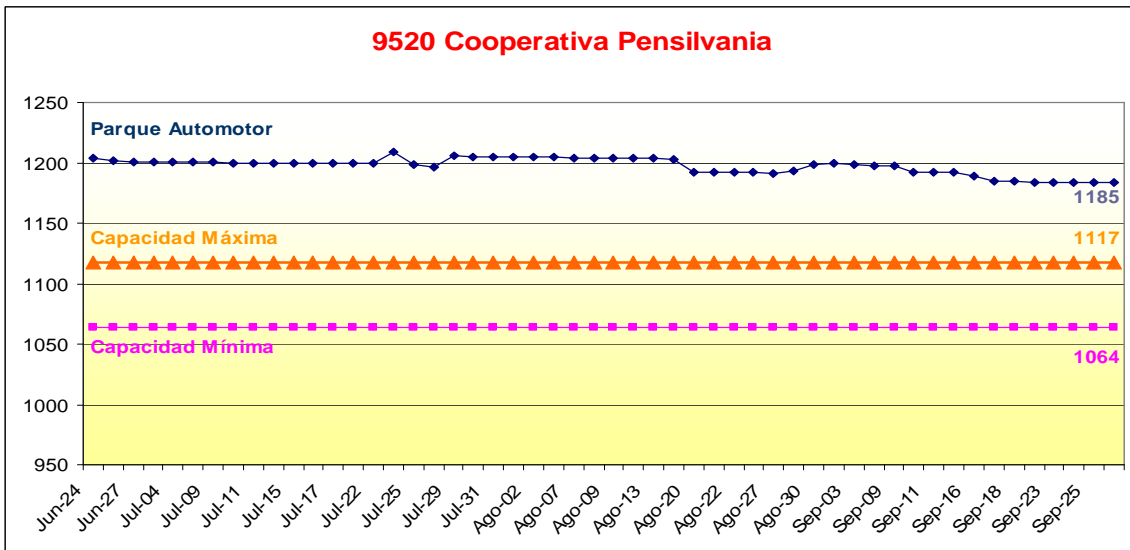
...Literal l) Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa,..”

Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los cerros ni en los humedales de Bogotá

La anterior situación genera sobreoferta en la prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo en la ciudad incumpliendo con la normatividad vigente transcrita anteriormente por lo que se configura hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria.

Para ilustrar la situación detectada, en el siguiente gráfico se aprecia el comportamiento de una de las empresas de Transporte Público Colectivo que su parque automotor excede la capacidad máxima autorizada en la resolución 278 de 2005.

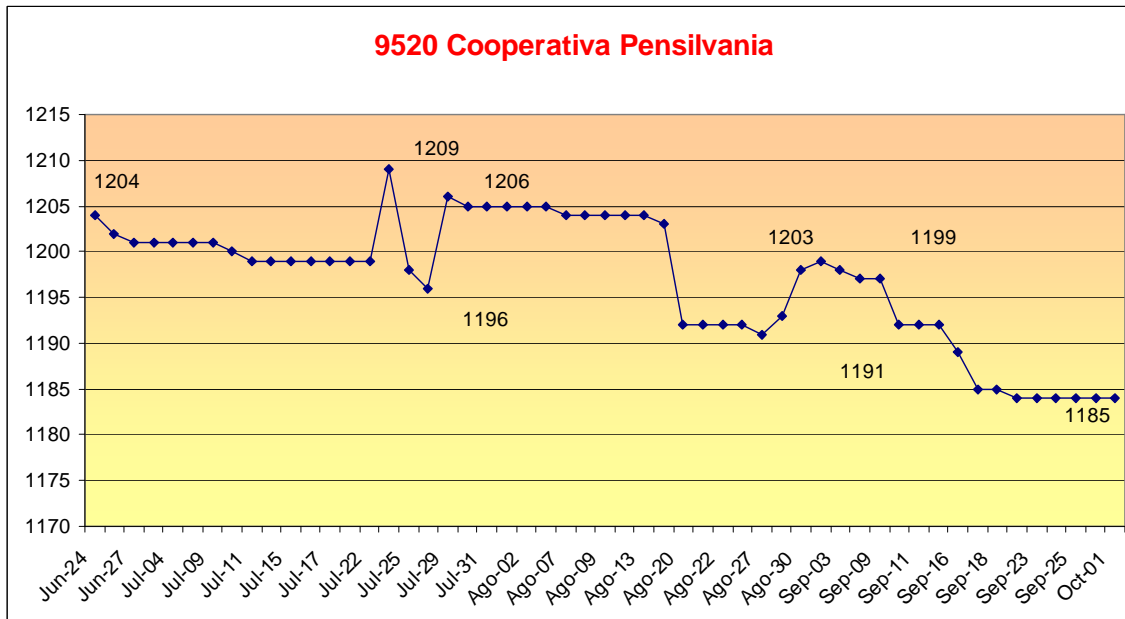
GRAFICA No.1
COMPORTAMIENTO EMPRESA QUE EXCEDE CAPACIDAD MAXIMA AUTORIZADA



Fuente: Observaciones pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad –Elaborado Equipo auditor

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

GRAFICA No.2
COMPORTAMIENTO EMPRESA QUE EXCEDE CAPACIDAD MAXIMA AUTORIZADA



Fuente: Observaciones pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad –Elaborado Equipo auditor

2.5.2.3. Empresas con parque automotor inferior a la capacidad mínima autorizada

Existen 18 empresas de Transporte Público Colectivo que su parque automotor es inferior a la capacidad mínima autorizada en la resolución 278 de 2005, que se relacionan a continuación:

CUADRO No.18
EMPRESAS CON PARQUE AUTOMOTOR INFERIOR A LA CAPACIDAD MÍNIMA AUTORIZADA

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÍNIMA	PARQUE AUTOMOTOR	PLAN DE AJUSTE
9000	BUSES AMARILLOS Y ROJO S.A.	185	181	168
9030	PROMOTORA DE TRANSPORTES UNIVERSO S.C.A.	360	342	322
9100	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DEL DISTRITO	224	223	213
9120	EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTADORES DE SUBA S.A.	247	233	219

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÍNIMA	PARQUE AUTOMOTOR	PLAN DE AJUSTE
9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES LTDA.	100	66	62
9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA S.A.	245	241	232
9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	242	214	204
9180	TRANSPORTES RAPIDO PENNSILVANIA S.A.	724	672	643
9190	SOCIEDAD IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA AUTOMOTORA S.	937	828	732
9200	TRANSPORTES BERMÚDEZ S.A	224	223	221
9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA S.A.	254	245	230
9250	UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	439	407	389
9260	SOCIEDAD UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES S.A.	869	864	762
9315	UNION AUTOMOTORA DE URBANOS ESPECIALES UNITURS LTD	19	5	0
9360	SERVICIO TRANSPORTES URBANOS DE LUJO LTDA.	50	47	42
9420	SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES S.A.	550	549	537
9987	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE BOGOTÁ LTDA.	42	38	37
9996	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES LA FLORIDA LTD	147	133	126

Fuente: Pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad

Mediante la resolución 278 de 2005 de Abril 12 de 2005 ,la Secretaría de Tránsito y Transporte establece la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital, se fija la capacidad transportadora global de las empresas,

No se está dando cumplimiento a la resolución 278 de 2005 “*ARTÍCULO SEXTO.- Las empresas de transporte público colectivo deberán ajustar su capacidad transportadora de acuerdo a lo establecido en el presente acto administrativo*”

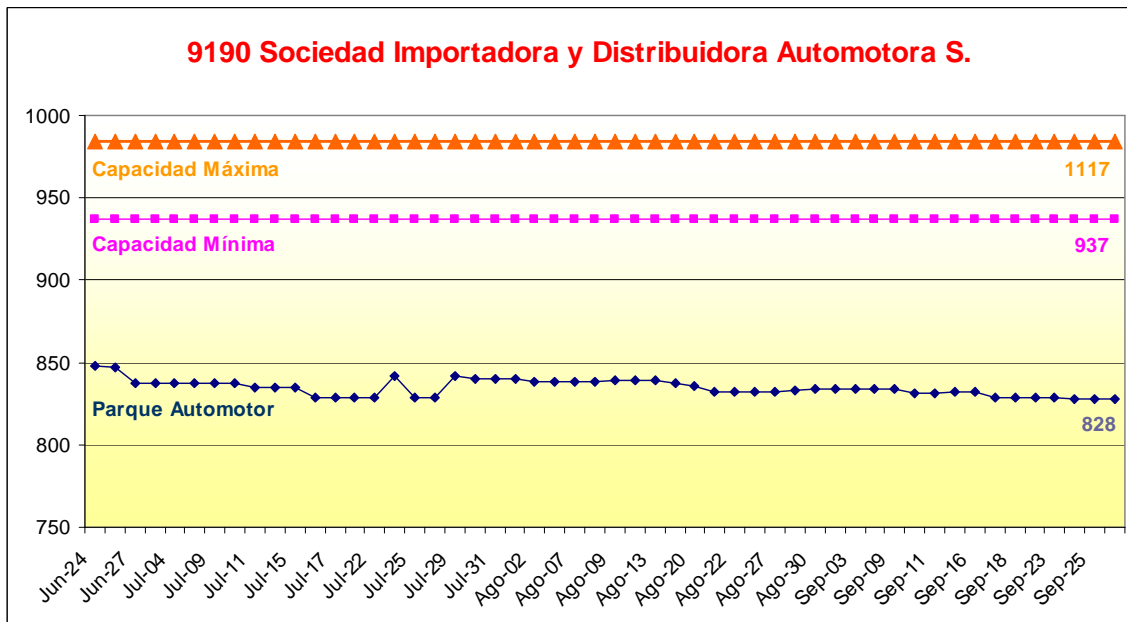
No se da cumplimiento al decreto 3366 de 2003 “*Artículo 14. Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones: literal m) No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada;*”

Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los cerros ni en los humedales de Bogotá

La anterior situación causa una deficiente prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo en ciertos sectores de la ciudad a pesar de que la Secretaría Distrital de Movilidad ha iniciado procesos sancionatorios. Se concluye la existencia de Hallazgo Administrativo para ser incluido en el Plan de Mejoramiento a suscribir por la entidad.

Para ilustrar la situación detectada, en el siguiente gráfico se aprecia el comportamiento de una de las empresas de Transporte Público Colectivo que su parque automotor es inferior a la capacidad mínima autorizada en la resolución 278 de 2005.

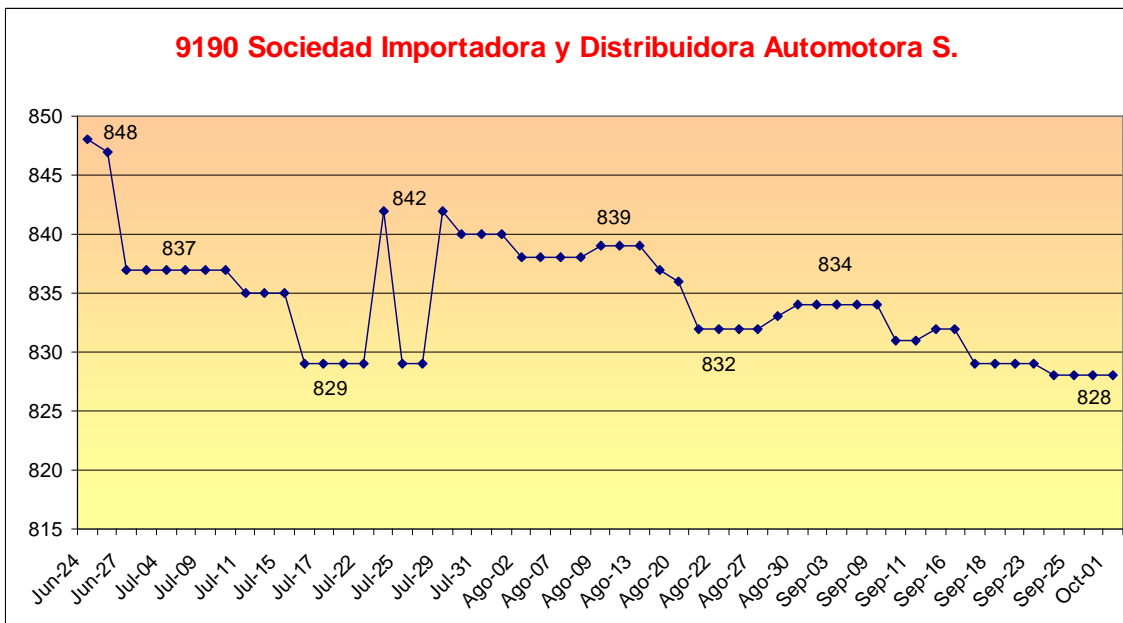
GRAFICA No.3
COMPORTAMIENTO EMPRESA CUYO PARQUE AUTOMOTOR ES INFERIOR A LA CAPACIDAD MÍNIMA AUTORIZADA



Fuente: Observaciones pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad –Elaborado Equipo auditor

Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los cerros ni en los humedales de Bogotá

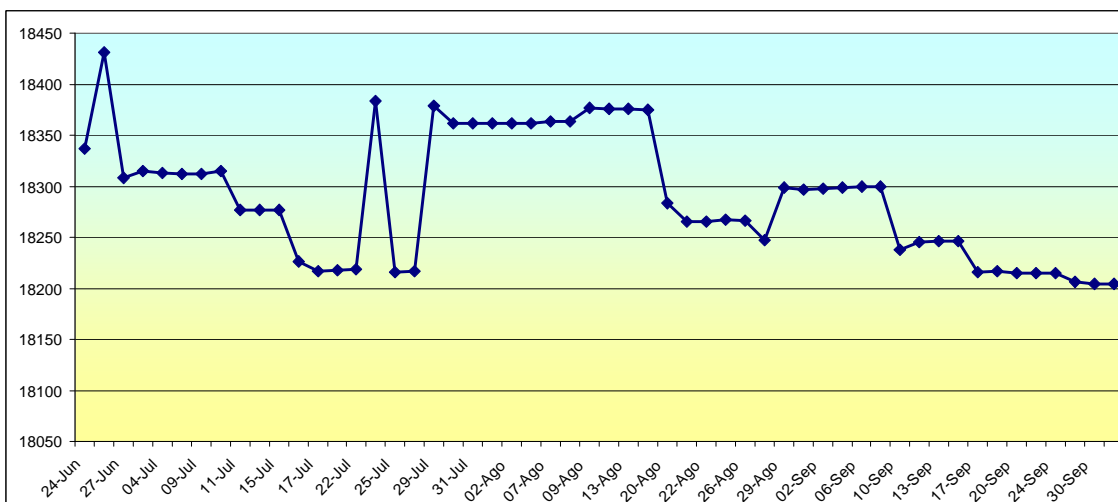
GRAFICA No.4
COMPORTAMIENTO EMPRESA CUYO PARQUE AUTOMOTOR ES INFERIOR A LA CAPACIDAD MÍNIMA AUTORIZADA



Fuente: Observaciones pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad –Elaborado Equipo auditor

CONCLUSIÓN:

GRAFICA No.5
COMPORTAMIENTO CAPACIDAD TRANSPORTADORA GLOBAL EN LA CIUDAD.



Fuente: Observaciones pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad –Elaborado Equipo auditor

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

A pesar del deficiente manejo de información que se registra en la aplicación de las capacidades transportadoras máximas y mínimas establecidas por la Resolución 278 de 2005, en el comportamiento de la Capacidad Transportadora de la Ciudad se observan varios altibajos que en su gran mayoría se atribuyen a fallas en el cargue de la información, razón por la cual en la información publicada en la página web no se detectan las situaciones inconsistentes en cuanto a la sobreoferta ni en lo referente a la deficiente prestación del servicio en ciertos sectores de la ciudad, porque la información muestra un aparente comportamiento normal producto de la compensación de las cifras, tal como se observa en la grafica anterior.

2.6. Seguimiento Contrato de Concesión 105 de 1997 – Servicios Especializados de Tránsito y Transporte – SETT.

Se presenta actualización, a la vigencia 2007, del seguimiento efectuado al Contrato de Concesión 105 de 1997 en auditoría especial realizada por la Contraloría de Bogotá a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Fondo de Educación y seguridad Vial Fondatt, en la vigencia 2005, en los siguientes términos:

2.6.1. Antecedentes

Con ocasión de la reestructuración que se presentó para el año de 1997, se dieron en concesión los servicios públicos relacionados con el tránsito y el transporte automotor de la ciudad capital mediante licitación 004 de 1997, la cual le fue adjudicada a SERVICIOS ESPECIALIZADOS EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE, UNIÓN TEMPORAL, conformada por las sociedades TABORDA VÉLEZ S. En C. y SERVIENTREGA S.A., estos servicios se enmarcan en tres (3) grandes trámites así:

- Registro Distrital de Conductores, que trata todo lo inherente a las Licencias de Conducción.
- Tarjetas de Operación, que son las expedidas para vehículos de transporte público en el Distrito Capital
- Registro Distrital Automotor, que tiene que ver con el registro de un vehículo particular, oficial o público y el cambio o modificación de características que le identifican, sujetos a una autorización previa por parte de un organismo de tránsito.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

2.6.2. Trámites entregados en concesión.

De conformidad con lo anterior, los trámites y servicios entregados en concesión, fueron los que se incluyen en el siguiente cuadro:

CUADRO No.19
TRAMITES Y SERVICIOS QUE MANEJA LA CONCESIÓN SETT

No.	TRAMITE
1	BLINDAJE
2	CAMBIO DE COLOR
3	CAMBIO DE MOTOR
4	CAMBIO DE PLACAS
5	CAMBIO DE SERVICIO
6	CANCELACIÓN DE LICENCIA DE TRÁNSITO O MATRÍCULA
7	CERTIFICADO DE MOVILIZACIÓN
8	CONSULTA DEL RDA – RTO EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS
9	DUPLICADO DE PLACAS
10	DUPLICADO LICENCIA DE TRÁNSITO
11	GRABACIÓN DE MOTOR SERIAL O CHASIS
12	LAVANTAMIENTO, INSCRIPCIÓN DE PRENDA O MODIFICACIÓN DEL ACREEDOR PRENDARIO.
13	LICENCIA DE CONDUCCIÓN EXPEDICIÓN
14	PERMISO ESCOLAR
15	RADICACION DE CUENTA
16	REAFORO
17	REGISTRO (REMATRICULA) POR RECUPERACIÓN
18	REGISTRO INICIAL
19	REGISTRO VEHICULOS ANTIGUOS Y CLASICOS
20	TARJETAS DE OPERACIÓN – EXPEDICIÓN
21	TRANSFORMAIÓN DE VEHICULOS
22	TRASLADO DE REGISTRO
23	TRASPASO

Fuente: Contrato de Concesión 0105 de Diciembre 16 de 1997. SETT-STT.

El objetivo de la entrega en concesión, de los trámites antes descritos, fue la optimización de la calidad y cobertura para la realización de los trámites y la prestación de un mejor servicio.

2.6.3. Tarifas

Para la vigencia 2007 se tienen las siguientes tarifas por los diferentes Servicios que ofrece la Unión Temporal Servicios Especializados de Tránsito y Transporte - SETT:

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

CUADRO No.20
TARIFAS DE LOS TRAMITES QUE MANEJA LA CONCESIÓN

Trámite	Valor en \$ Vehículo	Valor en \$ Moto
Blindaje	70.800	
Cambio de color	84.900	84.900
Cambio de motor	70.800	70.800
Cambio de placas	99.000	70.500
Cambio de servicio particular a público	141.400	
Cambio de servicio público a particular	141.400	
Cancelación de matrícula	7.100	7.100
Certificado de movilización	15.100	
Certificado de tradición	13.900	13.900
Duplicado Licencia de Tránsito	56.600	56.600
Duplicado de placa(1 placa)	49.400	25.500
Duplicado de placa(2 placas)	91.800	****
Inscripción, levantamiento de prenda o modificación del acreedor prendario	56.600	56.600
Radicación de cuenta	127.200	28.400
Reaforo	56.600	
Registro inicial	203.500	110.100
Regrabación motor/chasis/serie	70.800	70.800
Rematrícula	169.600	126.800
Renovación permiso escolar	12.100	
Transformación	70.800	70.800
Traspaso	70.800	42.300
Traslado de registro	7.100	7.100

Fuente: Página SETT – www.sett.com.co

2.6.4. Porcentajes de Participación.

Los porcentajes de participación para la Unión Temporal Servicios Especializados de Tránsito y Transporte – SETT y la Secretaría de Tránsito y Transporte (Hoy Secretaría Distrital de Movilidad) previstos contractualmente se relacionan en el siguiente cuadro:

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

CUADRO No.21
PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN DEL VALOR DE LOS TRÁMITES

SERVICIO	% SETT	% Secretaría de Movilidad (Antes STT)
REGISTRO AUTOMOTOR		
Formulario Único Nacional	65%	35,0%
Matrículas (registro inicial definitivo particular, oficial o público)	91,3%	8,7%
Registro Inicial definitivo Moto	92,0%	8,0%
Registro Inicial definitivo Tracción Animal o Bicicleta	75,0%	25,0%
Traspaso Motos	75,0%	25,0%
Traspaso vehiculo particular, oficial o público	92,2%	7,8%
Conversiones	94,0%	6,0%
Grabaciones motor serie y chasis	92,0%	8,0%
Cambio color	89,0%	11,0%
Cambio servicio	90,3%	9,7%
Reaforo	87,0%	13,0%
Cancelación matrícula		
Duplicado placa vehiculo tracción animal	75,0%	25,0%
Duplicado moto (1placa)	92,0%	8,0%
Cambio de placas (reflectiva-moto)	92,0%	8,0%
Cambio de placas (reflectiva-vehiculo)	92,0%	8,0%
Duplicado de placas -vehiculo (1placa)	93,0%	7,0%
Duplicado de placas -vehiculo (2placa)	92,5%	7,5%
Derecho placa matrícula inicial (particular, oficial o público)	92,5%	7,5%
Derecho placa matrícula inicial (moto)	91,5%	8,5%
Licencias de Tránsito	91,8%	8,2%
Duplicado de licencias de Tránsito	92,0%	8,0%
Traslado de cuenta		
Radicación de cuenta		
Certificados de Tradición	88,5%	11,5%
Inscripción y/o levantamiento de alertas	92,0%	8,0%
Cambio de motor	93,0%	7,0%
Permisos escolares	90,1%	9,9%
Certificados de Movilización	92,3%	7,7%
Registro de recuperación-rematrícula particular,público,oficial	91,5%	8,5%
Registro de recuperación-rematrícula moto	84,0%	16,0%
LICENCIAS DE CONDUCCION		
Vehículos primera vez	91,6%	8,4%
Vehículos refrendación	87,0%	13,0%
Vehículos recategorización o duplicado	90,6%	9,4%
Vehiculo tracción animal	75,0%	25,0%

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

SERVICIO	% SETT	% Secretaría de Movilidad (Antes STT)
Moto primera vez o refrendación	88,0%	12,0%
Moto recategorización o duplicado	85,0%	15,0%
TARJETAS DE OPERACIÓN		
Elaboración, renovación y cancel.	90,6%	9,4%

Fuente: Contrato de Concesión 0105 de Diciembre 16 de 1997. SETT-STT.

**Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá**

CUADRO No.22
CONSOLIDADO DE INGRESOS CONTRATO DE CONCESIÓN SETT 105 DE 1997

Millones de \$

Código Contable	Nombre Cuenta	MARZO - DIC. DE 1998	ENERO - DIC. DE 1999	ENERO - DIC. DE 2000	ENERO - DIC. DE 2001	ENERO - DIC. DE 2002	ENERO - DIC. DE 2003	ENERO - DIC. DE 2004	ENERO - DIC. DE 2005	ENERO - DIC. DE 2006	TOTAL: MARZO DE 1998 A DICIEMBRE DE 2006
433001601	Matrículas	1.631,00	300,21	61,99	87,46	173,85	206,18	276,44	433,67	622,90	3.793,69
4330051601	Placas	41,02	38,71	46,03	65,24	142,32	150,60	151,29	216,86	257,38	1.109,45
4330061601	Traspasos	158,50	172,91	222,01	246,61	298,59	318,43	351,40	406,53	495,50	2.670,48
4330071601	Licencias de Conducción	116,06	278,46	382,75	363,41	636,99	538,22	491,90	773,81	939,53	4.521,13
4330081601	Derechos de Tránsito	123,83	198,60	215,67	254,18	333,86	332,95	399,63	541,24	631,08	3.031,03
4330091601	Tránsito Libre y Permisos	39,71	35,48	42,72	48,00	61,30	63,96	73,50	96,00	122,86	583,52
4330901604	Formulario Único Nacional	65,25		303,57	355,16	475,36	493,62	582,18	810,72	1.040,53	4.126,41
4330901605	Tarjetas de Operación	69,54	56,07	62,90	75,43	84,03	98,96	89,72	90,12	80,58	707,36
4330901606	Licencias de Funcionamiento	0,63	21,64	8,84	13,35				0,17	0,15	44,78
4330901607	Cambio de servicio	21,70			16,28	37,89	5,16	2,87	40,91	14,96	139,77
SEGÚN LIBROS AUXILIARES CONTABILIDAD		2.267,25	1.102,08	1.346,48	1.525,11	2.244,20	2.208,07	2.418,93	3.410,03	4.205,47	20.727,62
SEGÚN INFORMES DE INTERVENTORÍA		566,48	1.058,29	1.348,33	1.531,07	2.231,64	2.204,81	2.375,15	3.408,71	4.206,36	18.930,82
DIFERENCIA		1.700,77	43,79	-1,85	-5,96	12,56	3,27	43,79	1,32	-0,88	1.796,81

Fuente: Informes de Auditoría Especial PAD 04-05 Fase II - Informe de interventoría U.Nal Mayo/07 y Libros Auxiliares de Contabilidad FONDATT 2005 y 2006.

Como se observa en el anterior cuadro, se presentan diferencias entre las cifras registradas contablemente con los reportes entregados por la interventoría, permitiendo establecer a este Ente de Control falta de conciliación de la información reportada determinando la existencia de hallazgo administrativo para ser incluido en el Plan de Mejoramiento.



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

**CUADRO No.23
DISTRIBUCIÓN PARTICIPACIÓN DE INGRESOS CONTRATO DE CONCESIÓN 105 DE
DICIEMBRE 16 DE 1997**

Millones de \$

PERÍODO	VALOR A DISTRIBUIR	PARTICIPACIÓN SECRETARÍA DE MOVILIDAD		PARTICIPACION SETT	
		Valor	%	Valor	%
1998(Mar-Dic.)	5.152.98	566.47	10,99%	4.586.51	89,01%
1999	9.494.98	1.058.29	11,15%	8.436.69	88,85%
2000	12.321.55	1.348.33	10,94%	10.973.22	89,06%
2001	13.960.86	1.534.06	10,99%	12.426.80	89,01%
2002	20.430.64	2.231.64	10,92%	18.199.00	89,08%
2003	20.340.67	2.204.80	10,84%	18.135.87	89,16%
2004	21.959.92	2.375.03	10,82%	19.584.89	89,18%
2005	31.684.67	3.408.70	10,76%	28.275.97	89,24%
2006	39.107.88	4.206.36	10,76%	34.901.52	89,24%
2007(Ene-Mayo)	17.450.32	1.867.71	10,70%	15.582.61	89,30%
TOTAL	191.904.47	20.801.39	10,84%	171.103.08	89,16%

Fuente: Informe de Interventoría Universidad Nacional – Mayo de 2007.

Como se evidencia en el anterior cuadro consolidado a partir de la información suministrada por la Interventoría a cargo de la Universidad Nacional, con fecha de corte del mes de Mayo de 2007, la participación para el Distrito Capital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad durante la vigencia del Contrato de Concesión asciende a \$20.801.39 millones, equivalentes al 10.84%, y para el Concesionario Unión Temporal SETT (Servicios Especializados de Tránsito y Transporte la suma de \$171.103.08 millones, equivalentes al 89.16%.

2.6.5. Procesos en contra de SETT.

Se incorporó en este proceso el examen de las acciones judiciales contra el SETT adelantadas por el FONDATT En Liquidación, con ocasión de fallas en el servicio contratado

En cuanto a las acciones judiciales iniciadas por el FONDATT en liquidación contra el SETT por fallas en el servicio, se tiene que en el contrato de concesión existe una cláusula por medio de la cual el ente público tiene garantía de exclusión de todas aquellas acciones judiciales en las cuales con causa en fallas del servicio por parte del contratista se le pretenda vincular, de la misma manera, se tiene que la administración ha expedido un buen número de actos administrativos por medio de los cuales ha impuesto multas por fallas en el servicio algunas de las cuales se encuentran demandadas ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa.



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

Así mismo se tiene que el gran volumen de las acciones judiciales en contra de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., fueron trasladadas a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, como consecuencia de la llamada reestructuración administrativa del Distrito Capital a fines del año próximo pasado, en estas circunstancias el único proceso en contra del SETT y adelantado por el FONDATT, se encuentra en periodo de pruebas y lleva al Despacho del Magistrado Ponente para decidir sobre la materia, desde fines de marzo del año curso y particularmente sobre un requerimiento a la parte demandante para que designe apoderado, hecho este último que ya se efectuó por parte de la administración y requiere reconocimiento del ente judicial.

2.6.6. Encuesta realizada a los Puntos de Atención a Usuarios (PAU) del SETT

Para establecer la calidad del servicio y comparar con los resultados obtenidos en proceso auditor especial de la vigencia 2005, durante los días 15 y 16 de Agosto del presente año se realizó encuesta, en cada uno de los Puntos de Atención a Usuarios – PAU con que cuenta el SETT, presentando las siguientes conclusiones generales:

2.6.6.1. Resultados de la encuesta.

Para efectos de consolidar los resultados de la encuesta, una vez realizada su tabulación se presenta informe en Anexo No. 3.

De otra parte, adicionalmente se incluye lo manifestado por algunos usuarios de los Puntos de Atención (PAU), identificados a continuación como quejas, sugerencias y comentarios. Si bien es cierto, la cantidad de usuarios no corresponde a un número representativo de usuarios, si puede ser un insumo a tener en cuenta para mejorar el servicio.

QUEJAS:

- Muchos errores en la información suministrada por Audiorespuesta.
- No hay respeto por personas de la tercera edad, pues no se les da la prioridad que se merecen.
- No hay unificación en la información que brindan por teléfono, vía Internet y los asesores.
- No hay atención oportuna en algunas ventanillas.
- Falta capacitación al personal que recibe los papeles y por eso tardan en el proceso o no avisan de que hace falta y devuelven los papeles.



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

- En Audiorespuesta la información es incompleta, y no dicen si el trámite fue devuelto o no, sino que únicamente dicen que esta listo, y esto mejora si dicen que documentos hacen falta o que esta mal para cuando se recojan de una vez arreglarlo.
- En repetidas ocasiones devuelven el mismo traspaso y por diferentes asuntos.
- No hay unificación en la información de los SETT y la DIJIN.
- Toca cancelar reterfuente varias veces y cuando se solicita la devolución del dinero por error de ellos se demoran mucho tiempo en hacerlo.
- La falta de información completa por parte del SETT genera necesidad de utilización de tramitadores y eso aumenta el costo de un trámite.
- Hay un vacío jurídico en los puntos porque no hay quien pueda interpretar un fallo de la Fiscalía.
- En la hora del almuerzo no hay quien reemplace a la Señorita de la ventanilla del SIMIT, y a esa hora mucha gente aprovecha para ir a averiguar.
- Cuando devuelven el trámite por simplicidades les toca a los usuarios cancelar de nuevo un porcentaje que se pierde por incompetencia de ellos.
- Muchos errores en la información suministrada por Audiorespuesta.
- No hay respeto por personas discapacitadas, pues no se les da la prioridad que se merecen.
- No hay atención oportuna en algunas ventanillas.
- En Audiorespuesta el sistema es muy lento.
- Los asesores del SETT no brindan información completa y no tienen paciencia.
- No son específicos en la solicitud de documentos para traspaso y devuelven por todo.
- Devuelven muchos trámites por cosas sin mucha importancia.
- Falta capacitación a los tramitadores de acuerdo con atención al cliente e información.
- Falla de información en los documentos anexos de los trámites.
- Muchos errores en la información suministrada por Audiorespuesta y muy pocos operadores para tantos usuarios.
- Los documentos son devueltos por diferentes motivos en diferentes ocasiones.
- Se cae mucho el sistema.
- Digitan mal los datos a la hora del traspaso y entonces los devuelven y deben volver a pagar.
- Mucho maltrato a los usuarios.
- Dan prioridad a los tramitadores, cuando debería ser al contrario.
- No hay atención oportuna en algunas ventanillas.



SUGERENCIAS:

- Ubicar un parqueadero para usuarios del SETT cerca de cada uno de los puntos de atención.
- La información brindada por los asesores del SETT debe ser mas completa.
- Fortalecer el sistema ya que habitualmente se cae, en especial el SIMIT.
- Debería haber más personal para agilizar algunos de los procesos internos del SETT.
- La ventanilla de radicación es muy lenta.
- Debería haber una ventanilla especial para tramitadores.
- Establecer un punto límite de trámites por persona en cada ventanilla, para evitar que los tramitadores hagan una cantidad de trámites en una sola pasada y retrasen la otra gente que viene a realizar solo uno.
- Atención en algunos PAU los días Sábado.
- Sistematizar la información que se encuentra en carpetas para que sea mas oportuno y ágil un tramite.
- El papel empleado para la realización de las tarjetas de propiedad debería de ser de seguridad.
- Información sobre los cupos de taxis.
- La forma de atención del SETT debería ser aplicada en otras entidades públicas y distritales para que fueran eficiente.
- La información brindada por los asesores del SETT debe ser mas completa.
- Debería haber más personal para agilizar algunos de los procesos internos del SETT.
- La información que se brinda personalmente y por vía Internet y telefónica no es la misma, falta completar mas la que es por medios diferentes al personal.
- Más validez a los documentos que vienen autenticados.
- El personal de atención al público debería ser un poco más atento.
- Debería haber mas información visual porque a veces toca haber fila para preguntar una cosa muy simple.
- La información debe ser mas completa para que sea más ágil el trámite.
- La información brindada en Audiorespuesta debería ser más completa y actualizada.
- Dar certificación de consulta en el SIMIT.

COMENTARIOS:

- La documentación presentada para cualquier tipo de trámite no es revisada en el momento de la recepción, en la cual se puede avisar sobre algunas faltas que en algunas ocasiones son simples y de solución inmediata lo que genera



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

de nuevo la iniciación del proceso porque los papeles son devueltos y esto retarda el proceso.

- La gran mayoría desconoce el sistema Audiorespuesta.
- La administradora del punto no da la posibilidad de hablar con ella, para plantear algunas sugerencias.
- No se sabe que es lo que hacen en cada una de las ventanillas por ejemplo para que sirve la ventanilla del SIMIT.
- Si se pudiera colocar una ventanilla de atención acerca de impuestos sería ideal.
- Ha bajado la calidad del servicio en la parte operativa.
- No se entienden los menús del sistema de Audiorespuesta.
- La calidad de los papeles utilizados en los documentos deberían de ser de seguridad y acorde con los costos.
- Devuelven muchos trámites por firma y huella aun cuando se hacen personalmente.
- Antes de conseguir la aprobación del control de calidad se preocupaban más por la atención al cliente.
- Los tramitadores entorpecen la rapidez y eficiencia del servicio porque traen demasiados tramites y distraen la atención de los servidores del SETT.
- Proponen un cruce de cuentas entre la Secretaría Distrital de la Movilidad y los SETT, ya que hay información que no se actualiza tanto en un lugar como en el otro.
- Cuando se solicita devolución de dinero hay que ir a tres puntos diferentes, siendo que el dinero es entregado en un solo lugar, en una sola ventanilla y con un solo recibo de pago.
- Nunca contestan en la línea de Audiorespuesta y se piensa que ya no existe.
- Las personas encargadas de terminados atiende pésimo.
- Audiorespuesta es una maquina que no soluciona nada.

2.6.6.2. Comparativo con resultados de la encuesta anterior

Se presenta a continuación la secuencia entre la encuesta realizada en el proceso auditor especial en la vigencia 2005 y la información correspondiente a la vigencia 2007, en los siguientes términos:

- Así como se determino en la encuesta anterior la mayoría de los usuarios son de sexo masculino.
- El rango de edad que frecuenta los puntos del SETT se ha mantenido constante desde la última encuesta.



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

- Los trámites que se siguen realizando con mayor frecuencia en los PAU son el Traspaso y la Expedición de Licencias de Conducción.
- La mayoría de los usuarios conocen los procedimientos del trámite que van a realizar.
- El concepto de que el servicio que prestan los PAU se mantiene en que es bueno..
- El tiempo empleado en la consecución de un turno se mantiene en que es menor a una hora.
- El tiempo real empleado después de radicado el trámite es menor de tres horas y entre uno y tres días dependiendo del mismo.
- La información que suministra el SETT continúa siendo suficiente para realizar el trámite.
- Una gran parte de los usuarios del SETT no requiere ni ha requerido acudir a terceros para ayuda en la realización del trámite.
- Gran parte de los usuarios se dirige directamente al punto en donde fue encuestado y realizó su trámite.
- Un gran porcentaje conoce el costo del trámite que va a realizar, esto permanece desde la encuesta anterior.
- La mayor fuente de información de los PAU son los asesores, esta tendencia se ha mantenido desde los resultados anteriores.
- Los usuarios que hacen uso de la ventanilla del SIMIT han coincidido en que es bueno.
- De los usuarios que conocen y utilizan el sistema Audiorespuesta, que no son casi ni la mitad de usuarios por PAU, afirman que el servicio es bueno.

2.7. Evaluación Base de datos SICON y manejo de comparendos.

2.7.1. Prescripción de comparendos

Para establecer la posible prescripción de multas a los infractores de las normas de tránsito provenientes de la imposición de comparendos se solicitó la información de la totalidad de multas impuestas mediante comparendos vigentes, en la base de datos de SICON (Sistema de Contravenciones) que maneja información de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt En Liquidación y la Secretaria de la Movilidad, a junio 30 de 2007, estableciendo la existencia de 3.078.021 registros correspondientes a multas impuestas desde el año 1997. Para nuestro análisis se seleccionaron las del periodo comprendido entre el 1 de enero de 2004 al 30 de junio de 2004, que ascienden a 197.425 registros.



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

De otra parte, se solicitó la información de la totalidad de mandamientos de pago existentes en la base de datos de SICON (Sistema de Contravenciones) que maneja información de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt En Liquidación a junio 30 de 2007, recibiendo información que incluye 1.423.240 registros.

Mediante prueba de auditoría se realizó cruce de información entre las multas impuestas en el primer semestre del 2004 frente a los mandamientos de pago efectuados a 30 de junio de 2007 arrojando los siguientes datos:

- Existen 113.490 comparendos del primer semestre de 2004 con mandamiento de pago, de los cuales se establecieron 5 números de comparendos repetidos, de conformidad con el siguiente cuadro.

**CUADRO No.24
COMPARENDOS REPETIDOS EN BASE DE DATOS (CON MANDAMIENTO DE PAGO)**

Número comparendo	Identificación	Valor actual	Fecha comparendo	Fecha mandamiento
10043076	3235064	190900	23/03/2004	30/11/2004
10063882	3235064	23800	31/03/2004	30/11/2004
10100577	3235064	190900	29/03/2004	30/11/2004
10115005	3235064	358000	21/04/2004	30/11/2004
10301812	79759293	190900	05/06/2004	01/06/2005

Fuente: Base de datos suministrada SICON

- Se establecieron 83.940 comparendos del primer semestre de 2004 sin mandamiento de pago por valor de \$22.076.528.374.
- Se determinó un número de comparendo repetido 10238784 en el archivo de multas del primer semestre de 2004, con dos identificaciones diferentes 79799065 y 41783204, con un valor actual en ambos comparendos de \$358.000.
- Se determinó la existencia de 291 números de comparendos repetidos en el archivo de mandamientos de pago efectuados a 30 de junio de 2007.

HALLAZGO FISCAL

En el análisis realizado se determinó la existencia de 83.940 comparendos correspondientes a los impuestos en el primer semestre de 2004 que no tienen mandamiento de pago, cuya cuantía asciende a \$22.076.528.374, para los cuales



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

opera el fenómeno de la prescripción por haber transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho sin haber mediado actuación alguna tendiente a iniciar el proceso mediante la presentación de la demanda por parte del Fondatt en Liquidación, como lo estipula la ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito, *“Artículo 159. Cumplimiento. La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.”*

En la respuesta aportada por el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt En Liquidación, mediante comunicación CD-216/2007 del 23 de Octubre de 2007, se incluye información diferente a la suministrada, en el momento de realizar la auditoría por parte de este Ente de Control. Lo anterior permite evidenciar adicionalmente deficiencia en el manejo de la información y la existencia de bases de datos que no ofrecen confiabilidad para el manejo de los recursos de la entidad en liquidación.

La anterior conducta permite establecer que, de conformidad con el Artículo 6º. de la Ley 610 de Agosto 15 de 2000, se identifica un posible daño patrimonial en la suma de **VEINTIDOS MIL SETENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS VEINTIOCHO MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS (\$22.076.528.374.00) MCTE** e igualmente un posible hallazgo de carácter disciplinario.

2.7.2. Verificación documentos de identidad

Para la verificación de los números de documentos de identificación, con el propósito de establecer la validez de los mismos, que soportan las bases de datos correspondientes a infractores de tránsito que tienen multas vigentes a junio 30 de 2007, se envió a la Registraduría Nacional del Estado Civil archivo de 811.189 registros.

Los anteriores corresponden a los documentos que soportan la cartera y permiten la plena identificación de los infractores de los 3.078.021 de registros que conforman la base de datos a Junio 30 de 2007.

Mediante cruce magnético de la información, de documentos de identidad, existente en SICON frente a la información equivalente suministrada por la Registraduría Nacional del Estado Civil correspondiente a las multas impuestas por comparendos que se encuentran vigentes a 30 de junio de 2007, se obtuvo el siguiente resultado:



***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

En la base de datos de SICON (Sistema de Contravenciones) a 30 de junio de 2007 existen 324.695 multas por comparendos cuya cuantía asciende a \$56.273.343.813 en los cuales se determinaron situaciones inconsistentes, en lo referente al documento de identificación, de conformidad con el siguiente cuadro:

**CUADRO No.25
CRUCE DE INFORMACIÓN SICON VS. REGISTRADURÍA NACIONAL DEL ESTADO CIVIL**

Valor en \$

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DOCUMENTOS DE IDENTIFICACIÓN	CANTIDAD COMPARENDOS	VALOR COMPARENDOS
No existentes en el archivo magnético de la Registraduría	54.138	59.545	\$9.575.132.391
Cédulas no vigentes	50.234	228.594	\$41.413.131.527
Números no Expedidos por la Registraduría	217	296	\$48.533.000
Números de identificación que no pertenecen a cédulas	25.441	36.260	\$5.236.546.895
TOTAL	130.030	324.695	\$ 56.273.343.813

Información suministrada SICON y REGISTRADURÍA NACIONAL DE ESTADO CIVIL –Elaboró Equipo auditor.

HALLAZGO ADMINISTRATIVO

El total del valor de la cartera a 30 junio de 2007 era de \$602.525.213.687, en el proceso auditor se determinó que existen multas por comparendos por valor de \$56.273.343.813, que representa el 9.34% del total de la cartera, que según la Registraduría Nacional del Estado Civil pertenecen a cédulas no vigentes, número de cédula no expedido, números de identificación que no pertenecen a cédulas y las restantes no existen en el archivo magnético suministrado y que no han sido objeto de depuración por parte de la administración con el propósito de presentar cifras que se ajusten a la realidad de los hechos económicos que representan.

Loa anteriores valores se reportan contablemente en la Cuenta 14-Deudores y reflejan la Cartera de la Entidad estableciendo que con las deficiencias detectadas incrementan su incobrabilidad afectando la consistencia de la información contable.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

***Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá***

3. ANEXOS



*Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más
en los cerros ni en los humedales de Bogotá*

ANEXO 1

CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR Millones \$	REFERENCIACION
ADMINISTRATIVOS	11		2.1.5., 2.2.8., 2.3.1.1., 2.4.2., 2.4.3., 2.5.2.1., 2.5.2.2., 2.5.2.3., 2.6.4., 2.7.1., 2.7.2.
FISCALES	2	364.33 22.076.52	2.1.5. 2.7.1.
DISCIPLINARIOS	6		2.1.5., 2.4.2., 2.4.3., 2.5.2.1., 2.5.2.2., 2.7.1.