



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 REGULAR

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, STT – FONDO DE EDUCACIÓN  
Y SEGURIDAD VIAL, FONDATT.  
PERÍODO AUDITADO: 2006

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL –PAD 2007.  
FASE I

SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

MAYO DE 2007



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”***

AUDITORÍA INTEGRAL A LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE,  
STT – FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL, FONDATT.

Contralor de Bogotá		Óscar González Arana
Contralor Auxiliar		Óscar Alberto Molina García
Directora Sectorial		Mónica Certáin Palma
Subdirector de Fiscalización		Dagoberto Correa Pil
Subdirector de Análisis Sectorial		Alberto Martínez Morales
Asesor		Faustino Chávez Cruz
Equipo de Auditoría	Líder	Luis Fernando Berdugo Montilla
	Auditores	Víctor Manuel Briceño Alvarado
		Isauro Medina Vargas
		Hilda María Zamora Vivas
		Óscar Sánchez Gaitán
		Martha Isabel Arévalo Lugo
		Diego Alejandro Vásquez Ramírez
		Carmen Alicia Peña León
	Analista Sectorial	Jorge William Camargo Rodríguez



## CONTENIDO

	Página
<b>1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL</b>	<b>6</b>
<b>2. ANÁLISIS SECTORIAL</b>	<b>15</b>
<b>3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA</b>	<b>46</b>
3.1. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO	46
3.2. EVALUACION PLAN DE DESARROLLO-BALANCE SOCIAL	47
3.2.1. Plan de Desarrollo	47
3.2.1.1. <i>Presupuesto asignado a proyectos ejecutados</i>	48
3.2.1.2. <i>Avance de actividades de formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad</i>	50
3.2.1.3. <i>Avance de las actividades de promoción de movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial</i>	51
3.2.1.4. <i>Avance de las actividades de expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito de Bogotá.</i>	52
3.2.1.5. <i>Problema de Movilidad</i>	53
3.2.1.6. <i>Problema de Educación y prevención vial</i>	54
3.2.1.7. <i>Problema de atención al usuario</i>	55
3.2.1.8. <i>Ejecución por proyectos y metas</i>	55
3.2.1.9. <i>Hallazgo administrativo</i>	62
3.2.2. Evaluación Balance Social	63
3.3. EVALUACIÓN DE LOS ESTADOS CONTABLES	63
3.3.1. Otros Activos	64
3.3.2. Pasivos Estimados – Provisión para contingencias	65
3.3.3. Patrimonio	66
3.3.4. Gastos	67
3.3.5. Efectivo	68
3.3.6. Deudores	69
3.3.7. Propiedad, Planta y equipo	71
3.3.8. Depreciación	72
3.3.9. Otros Activos	73
3.3.10. Pasivos Estimados	74
3.3.11. Gastos	75
3.3.12. Patrimonio	75
3.3.13. Saneamiento Contable	76
3.3.14. Evaluación Sistema de Control Interno Contable	77
3.3.14.1. <i>Control Estratégico</i>	77
3.3.14.2. <i>Control de Gestión</i>	78
3.3.14.3. <i>Control de evaluación</i>	79
3.3.15. Seguimiento al Plan de Mejoramiento vigencia 2005	81
3.3.16. Rendición cuenta anual SIVICOF.	81
3.3.16.1. <i>Secretaría de Tránsito y Transporte</i>	82
3.3.16.2. <i>Fondatt</i>	82
3.3.16.3. <i>Documentos físicos</i>	82



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.3.16.4.	Plan de Mejoramiento	82
3.4.	EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO	83
3.4.1.	Seguimiento al Plan de Mejoramiento	83
3.4.2.	Secretaría de Tránsito y Transporte	84
3.4.2.1.	Modificaciones presupuestales	86
3.4.3.	Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt	86
3.4.3.1.	Rentas e Ingresos	87
3.4.3.2.	Gastos e Inversión	89
3.4.3.3.	Modificaciones Presupuestales	93
3.4.3.4.	Compromisos por pagar – Pasivos exigibles	93
3.4.3.5.	Compromisos por pagar – Reservas presupuestales	93
3.4.3.6.	Constitución Cuentas por pagar y reservas presupuestales 2006	95
3.4.3.7.	Cierre presupuestal	95
3.4.3.8.	Indicadores de Gestión	96
3.4.4.	Rendición de la Cuenta anual	98
3.4.4.1.	Secretaría de Tránsito y Transporte	98
3.4.4.2.	Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt	99
3.4.5.	Evaluación al sistema de control interno	92
3.5.	EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	100
3.5.1.	Omisión inscripción SICE	100
3.5.2.	Contrato 067 de 2005 – Yokomotor S.A.	102
3.5.2.1.	Hallazgo administrativo	104
3.5.2.2.	Hallazgo disciplinario	106
3.5.3.	Contrato 181 de 2005 – Consorcio Proyect	106
3.5.3.1.	Hallazgo administrativo	107
3.5.4.	Contrato 152 de 2005 – Siemens S. A.	108
3.5.4.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	109
3.5.5.	Contrato 094 de 2005 – Siemens S.A.	109
3.5.5.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	111
3.5.6.	Contrato 082 de 2005 – Sociedad Ingeniería y Servicio Especializado de Comunicaciones Ltda. “ISEC”	112
3.5.6.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	113
3.5.7.	Contrato 096 de 2005 – Invernal Ltda.	113
3.5.7.1	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	113
3.5.8.	Contrato 113 de 2005 – Señales Ltda.	114
3.5.8.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	114
3.5.9.	Contrato 106 de 2005 – Twity S.A.	115
3.5.9.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	115
3.5.10.	Contrato 101 de 2005 – Comercial Nicols Ltda.	115
3.5.10.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	116
3.5.11.	Contrato 102 de 2005 – Texman C.I. Ltda.	116
3.5.11.1.	Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria	116
3.5.12.	Contrato 085 de 2005 – Inversiones Cadena Ballesteros Ltda	117
3.5.12.1.	Hallazgo administrativo	117
3.5.13.	Seguimiento al Plan de Mejoramiento	117



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.5.14.	Evaluación al Sistema de Control Interno	119
3.5.15.	Evaluación Niveles de Transparencia	121
3.6.	<b>EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL</b>	122
3.6.1.	Implementación de las Políticas Ambientales	122
3.6.2.	Programas y Proyectos de la gestión ambiental	123
3.6.3.	Recursos destinados a programas y proyectos gestión ambiental	124
3.6.4.	Observación a la gestión ambiental nivel interno y externo	124
3.6.4.1.	<i>Nivel interno</i>	124
3.6.4.2.	<i>Nivel externo</i>	132
3.7.	<b>EVALUACION SISTEMAS DE INFORMACIÓN</b>	138
3.7.1.	Estado actual de los sistemas de información	139
3.7.2.	Inventario Ofimatico	140
3.7.3.	Inventario de aplicaciones sistematizadas en producción	140
3.7.4.	Inventarios de aplicaciones automatizadas en desarrollo	141
3.7.5.	Inventario de Servidores	141
3.7.6.	Inventario de computadores personales	141
3.7.7.	Inventario de impresoras	142
3.7.8.	Inventario de equipos complementarios	143
3.7.9.	Proyectos de inversión en tecnología informática	144
3.7.10.	<i>Seguridad informática</i>	144
3.7.11.	<i>Hallazgo administrativo</i>	144
3.8.	<b>SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA FORMULADOS</b>	146
3.8.1.	Recursos públicos provenientes de factor de calidad	146
3.8.1.1.	<i>Liquidación Factor de Calidad a Diciembre 31 de 2006</i>	147
3.8.1.2.	<i>Investigaciones por incumplimiento de la consignación de recursos de factor de calidad</i>	150
3.8.1.3.	<i>Disminución aporte factor de calidad</i>	155
3.9.	<b>PRESCRIPCIÓN DE COMPARENDOS</b>	155
<b>4.</b>	<b>ANEXOS</b>	<b>156</b>
1	Cuadro de Hallazgos detectados y comunicados	
2	Estados Contables	
3	Registro fotográfico Almacén	



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. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL**



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”***

Doctores

**PATRICIA GONZÁLEZ ÁVILA**

Secretaria de la Movilidad

**RICARDO SALAS SILVA**

Liquidador Fondo de Educación y Seguridad Vial -FONDATT  
Ciudad.

Respetados Doctores:

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 a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. y al Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen de los Balances Generales a 31 de diciembre de 2006, los Estados de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2006; la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables, la evaluación y análisis de la ejecución de los planes y programas de gestión ambiental y de los recursos naturales y la evaluación al Sistema de Control Interno.

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

El informe contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados como deficiencias por el equipo de auditoría, serán corregidos y



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

asumidos por cada una de las entidades a su cargo de conformidad con las competencias y funciones establecidas en el Acuerdo 257 de 2006 expedido por el Concejo de Bogotá, “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 con las normas de Auditoría Gubernamental Colombianas compatibles con las de General Aceptación, así como con las políticas y los procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá; por lo tanto, requirió, acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar los conceptos y la opinión expresada en el informe integral. El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan la gestión de la entidad, las cifras y presentación de los Estados Contables y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del Sistema de Control Interno.

**Concepto sobre Gestión y Resultados.**

En la evaluación realizada al Plan de Desarrollo, la entidad al iniciarse el proceso auditor, suministró una Ejecución Presupuestal de Gastos e inversiones a fecha 31 diciembre de 2006 y al realizar cruce de información frente a los formularios 1014 reporte de SIVICOF, en cuanto a ponderación y avance de cada una de las metas, se estableció que el documento recibido inicialmente presentaba errores. Con posterioridad se entregó un nuevo documento con información diferente estableciendo que la información no es confiable generando e imposibilitando el cabal ejercicio del Control Fiscal.

En cuando a la evaluación de Balance Social no se realizó, en virtud de que al Sistema SIVICOF no fue reportada información por parte de la entidad estableciendo falta de planeación y de un adecuado empalme para el desarrollo de las actividades propias de la entidad.

El área de contratación presenta diversas deficiencias

- Omisión de la inscripción de contratos de suministro en el Sistema Integrado de Contratación Estatal – SICE, conforme lo establece el decreto 3512 de 2003, Artículo 13, literal e).



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- En la generalidad de carpetas soporte de los procedimientos contractuales se encontró desorden, falta de foliación, dificultades para su ubicación por parte de las personas encargadas de esta labor, documentos archivados en carpetas que no corresponden al contrato que les dio origen. Sobre este aspecto se había incluido un punto en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá por la vigencia 2005, situación que no se cumplió.
- Contratos en los cuales no aparece la liquidación de los mismos y Pólizas de cumplimiento y calidad en las cuales se omitió su ampliación de conformidad con los términos contractuales.
- Procesos contractuales en los que se toma como referente para determinar el presupuesto oficial una sola cotización.
- Contratación mediante la figura de “intuito personae” en la cual se incluyen otros conceptos que por sus condiciones no justifican la utilización de este procedimiento, (Alquiler vehículos, software y equipos) desconociendo el principio de transparencia y economía esbozados en la ley 80 de 1993

En cuanto a la evaluación a la gestión ambiental, para el desarrollo de la misma no se reportó información por parte de la entidad a través del Sistema SivicoF, incumpliendo la Resolución Reglamentaria 020 de 2006. De acuerdo con la evaluación documental efectuada por este equipo auditor se evidenció que la Secretaría de Tránsito y Transporte no presentó un programa para el uso eficiente y ahorro del agua, incumpliendo lo establecido en la ley 373 del 6 de junio de 1997 ni para el uso eficiente y ahorro de energía, incumpliendo con lo establecido en la ley 697 de 2001 Artículo 1º. Así mismo se estableció que en el Almacén de la entidad se encuentran residuos peligrosos que se originan en la entidad entre los que se identifican toners, las baterías tanto de los carros como de los radios de comunicación y monitores y torres de computadores que ya cumplieron su ciclo de vida útil.

En el análisis a los sistemas de información, se determinó inconsistencia dado que los equipos de cómputo están desactualizados y con licencias vencidas, la entidad como tal no presenta un sistema de seguridad informática, aumentando la probabilidad de ocurrencia de algún riesgo, en desconocimiento de las normas y políticas de la Comisión Distrital de Sistemas, del Acuerdo 057 del 17 de abril de 2002, artículo 2º, párrafo, artículos y 10º. El inventario de aplicaciones automatizadas en desarrollo no se realizó ya que no hay información disponible ni por la entidad ni por el sistema. Por último, en cuanto a la seguridad informática la entidad como tal no cumple con las normas y no posee un plan de contingencia informática.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

En el seguimiento a Control de Advertencia por la posible pérdida de recursos proveniente de Factor de Calidad, se estableció incremento de la retención irregular de dineros en cuentas particulares de las Empresas de Transporte Público Colectivo y de propietarios de los vehículos, determinando un mayor valor del posible detrimento, a Diciembre de 2006, que asciende a \$3.969,19 millones. Se estableció un inadecuado adelantamiento de los procesos iniciados por el reiterado incumplimiento de las empresas de transporte público colectivo en la consignación de los recursos de factor de calidad.

Comparando la totalidad de la Base de datos de comparendos impuestos durante la vigencia 2003 con los mandamientos de pago proferidos, se estableció, que a Diciembre 31 de 2006, se genera prescripción de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 que entró a regir a partir del 13 de noviembre de 2002. Determinando un posible daño Patrimonial en la suma de \$68.161.49 millones.

De acuerdo con la evaluación realizada y los resultados de la auditoría el Sistema de Control Interno se califica como deficiente.

Los hallazgos presentados en los párrafos anteriores, nos permiten conceptualizar que en la gestión adelantada por la administración de la entidad, no se acatan las disposiciones que regulan sus hechos y operaciones, no ha implementado un Sistema de Control Interno que le ofrezca garantía en el manejo de los recursos; lo cual ha incidido para que en la adquisición y uso de los recursos no se manejen criterios de economía, eficiencia y equidad. Así mismo, no se cumplió en un porcentaje significativo con las metas y objetivos propuestos.

### **Concepto sobre los Estados Contables.**

#### **Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.**

Efectuado el examen del Balance General y el estado de Actividad Financiera Económica y Social a diciembre 31 de 2006 se establecieron las siguientes observaciones:

- En la cuenta Otros activos se presenta un saldo de \$1.272 millones correspondiente a cargos diferidos que representan préstamos a empresas de transporte público sobre los cuales no se ha realizado una adecuada gestión de cobro tendiente a recuperar dicho dinero.
- En el rubro Pasivos Estimados - Provisión para Contingencias se presenta un saldo de \$427 millones correspondiente a procesos en contra de la entidad



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

fallados en primera instancia, cifra que no ha sido actualizada por falta de conciliación con la Subsecretaría Jurídica de la entidad. Con la situación adicional que en la vigencia 2005 se determinó inconsistencia sobre la misma cuenta y no fue ejecutado el Plan de Mejoramiento, razón por la cual se genera incertidumbre por el desconocimiento del valor a que puedan ascender estos procesos en contra de la administración distrital en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

- El rubro Patrimonio fue afectado, durante la vigencia 2006, por un saldo negativo en el rubro de gastos generado por ajustes de vigencias anteriores sin presentar claramente su justificación, situación que afecta ejercicios anteriores y genera incertidumbre en el valor de la cifra presentada en el balance. Igualmente se presenta en la cuenta de Gastos inconsistencia por la contrapartida del anterior registro.

En nuestra opinión debido a los efectos de las observaciones mencionadas en los párrafos anteriores, los estados contables no presentan razonablemente la situación financiera de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. a 31 de diciembre de 2006, de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptadas.

### **Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT**

Efectuado el examen del Balance General y el estado de Actividad Financiera Económica y Social a diciembre 31 de 2006 se establecieron las siguientes observaciones:

- En la cuenta Efectivo compuesta por Caja General y Bancos, a diciembre 31 de 2006 producto de la verificación de sus soportes, se estableció falta de conciliación de cuentas bancarias con Banco de Occidente generando incertidumbre en sus saldos por valor de \$548.9 millones.
- Se omitió trámite de legalización del fondo de la Caja Menor de la Subsecretaría Jurídica al no consignar en la Secretaría de Hacienda dichos recursos, dentro del término establecido legalmente.
- En la cuenta 14 – Deudores, al realizar comparación del estado de cartera a Diciembre 31 de 2006 soportado con los nombres e identidades de los infractores, presentado por la administración, con la cifra registrada en el Balance General a Diciembre 31 de 2006 por este concepto se encuentra diferencia de \$66.147 millones generando incertidumbre del saldo. Lo anterior, adicionado a que en el área contable del Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt, no se cuenta con la Base de Datos en la que se puedan establecer de manera individual los valores registrados en la cartera



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

correspondiente al cierre de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006.y la realización de registros mensuales de manera global mediante la identificación de la operación contable como incremento en el valor de la cuenta sin establecer de manera específica los hechos económicos ni tener debidamente individualizados los documentos que soportan la elaboración del comprobante contable.

- El rubro Propiedad Planta y Equipo refleja un menor valor de \$26.448 millones y se evidenció que no se terminó de realizar el 100% de la toma física de inventarios a 31 de diciembre de 2006.
- La cuenta Depreciación presenta un mayor valor en el balance a Diciembre 31 de 2006 que asciende a \$1.925 millones al comparar los reportes del Sistema SIVICOF y Novasof con lo presentado en el Estado Financiero. Igualmente para el cálculo de depreciación no se desagrega el valor de los terrenos.
- En la cuenta Otros Activos al comparar la información del Balance General a Diciembre 31 de 2006 de la subcuenta de intangibles frente a los registros del Formato CBN-1026 remitido por el Sivicof, se presenta diferencia de \$1.336 millones.
- Para la verificación de la cuenta Pasivos Estimados no se encontró documentación soporte por falta de conciliación con la Subsecretaría Jurídica, antes del cierre de la vigencia 2006 generando incertidumbre del saldo presentado en el Balance.
- La cuenta de Gastos se encuentra sobreestimada al realizar depreciación de manera errada sobre el valor de los terrenos registrados en el Balance. concluyendo que se presenta una sobrevaluación por un total de \$2.166 millones.
- En el rubro Patrimonio, como consecuencia de las inconsistencias por deficiencias de la información presentada mediante el sistema Novasoft, se determinó una partida que asciende a \$1.983 millones correspondientes a la depreciación de Propiedad Planta y Equipo en cuyo calculo no se desagrega el valor de los Terrenos y Edificaciones para efectos de establecer los valores reales a depreciar que afecten únicamente el valor de los Edificios como concepto susceptible de este calculo, concluyendo que se afectan los resultados de la vigencia desvirtuando las partidas patrimoniales. De otra parte se afecta el patrimonio por valor de \$183 millones por concepto de Amortización de Intangibles, que no se encuentra debidamente soportado por las diferencia presentadas en el inventario de aportado mediante los reportes del SIVICOF. En conclusión el valor del patrimonio que registra la entidad presenta una Subvaluación por un total de \$2.166 millones.
- Las actividades desarrolladas para depurar la cartera por comparendos no determinados por valor de \$4.648.millones, con base en proceso de



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

saneamiento contable por efecto del fallo del 7 de junio de 2006 de la Corte Constitucional que declaró inexecutable el artículo 79 de la Ley 998 de 2005 y por consiguiente la prórroga de la vigencia de la Ley 901 de 2004 sobre saneamiento contable, no se reflejaron de manera efectiva en la presentación de los Estados Contables.

- Se estableció cumplimiento parcial del Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá como resultado de la evaluación correspondiente a la vigencia de 2005.
- No se presentó la totalidad de información requerida por la Contraloría en la rendición de cuenta incumpliendo la Resolución Reglamentaria 20 de Septiembre de 2006.

En nuestra opinión, debido a los efectos de los asuntos mencionados en los párrafos anteriores, los estados contables no reflejan razonablemente la situación financiera del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT (Hoy en liquidación) a 31 de diciembre de 2006 de conformidad con las normas de contabilidad generalmente aceptados.

### **Consolidación de Hallazgos.**

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No.1 se establecieron 39 hallazgos administrativos, de los cuales 2 de ellos corresponden a hallazgos con alcance fiscal en cuantía de \$72.130.68 millones que se trasladaran a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y 12 tienen alcance disciplinario los cuales se trasladaran a la Personería Distrital

### **Concepto sobre Fenecimiento**

Por el concepto desfavorable emitido en cuanto a la gestión realizada, el incumplimiento de la normatividad, la falta de calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno, la incompleta rendición de la cuenta y la opinión expresada sobre la no razonabilidad de los estados contables, las cuentas rendidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, correspondiente a la vigencia 2006, no se fenecen.

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública, las entidades Secretaría Distrital de Movilidad y Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT (En liquidación) deberán, de conformidad con las competencias atribuidas a cada una de ellas por el Acuerdo 257 de 2006 expedido por el Concejo de Bogotá y sus decretos reglamentarios, diseñar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las



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”***

deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser remitido a la Contraloría de Bogotá, dentro de los quince (15) días siguientes al recibo del presente informe.

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

Bogotá, D.C., Mayo de 2007.

**MÓNICA CERTÁIN PALMA**  
Directora 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. ANÁLISIS SECTORIAL

En este capítulo se desarrollan dos temas: **el primero** relacionado con la política de movilidad y **el segundo** que corresponde a la prestación del servicio de transporte escolar en los establecimientos de educación pública

### 2.1. DESPUÉS DE 3 AÑOS Y MEDIO, LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD CONTINÚA INMOVILIZADA.

#### 2.1.1. El transporte público y el diagnóstico de la problemática de movilidad.

La situación de informalidad, la sobreoferta y el deterioro progresivo de la calidad del transporte público colectivo de pasajeros y el de taxis se deriva primordialmente **del mal uso que los transportadores durante décadas hicieron de su posición dominante en el mercado del transporte urbano, frente a la débil posición asumida por la autoridad distrital del transporte** acentuada aun más, por la situación de que **los empresarios del transporte** derivan su ingresos de la cuota de afiliación que cada unidad de transporte debe pagar por pertenecer a la empresa y el pago de rodamiento, por lo cual los empresarios (66 empresas) siempre van a estar más interesados en tener más unidades de transporte afiliadas;

**El ingreso de los propietarios de los vehículos** se deriva, del pago fijo que deben entregar los conductores y no del número de pasajeros que se transporten, por lo cual, **el ingreso de los conductores** depende de lo que quede después de pagada la cuota fija al propietario del bus; originando un esquema de mercado en el que el conductor sobrevive bajo los parámetros de un servicio de transporte prestado bajo los resultados de la **“guerra del centavo”, que es la condición básica sobre la cual descansa finalmente el negocio de transporte público en Bogotá.**

El desajuste continuo entre la oferta y la demanda, que en una economía de mercado técnicamente normal debió detener y desestimular el crecimiento del parque automotor del transporte público colectivo tradicional (buses, busetas, micros etc) y el de taxis, sencillamente no se da, porque la prestación del servicio en condiciones de inseguridad, incomodidad y mala calidad a través de los años, se ha mimetizado en las tarifas que no corresponden a un sistema eficiente y real de costos, que además de generar **márgenes para los transportadores muy por encima de los de cualquier otra actividad empresarial, han incentivado el incremento del parque automotor por encima de la demanda de pasajeros.** Deficiencias que a través de los años no han afectado a los transportadores, y



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

que permanecerán mientras se sigan trasladando a los usuarios del transporte a través de los actos administrativos con los cuales se decreta la tarifa del transporte.

**TransMilenio**, que ha sido considerado como uno de los proyectos más ambiciosos e importantes, que ha emprendido Bogotá en toda su historia; nace en la necesidad de cambiar el esquema operacional del “tradicional sistema público de pasajeros”, que durante cerca de cinco décadas se desarrolló en condiciones de semiinformalidad ocasionadas por el mal uso que los transportadores hicieron de su posición dominante, frente a la débil posición asumida por la autoridad distrital del transporte, acentuada año a año, cuando en el negocio del transporte urbano la remuneración a los conductores, por no depender de una remuneración fija, sino de la cantidad de pasajeros transportados generó lo que se ha conocido como la “guerra del centavo”.

En 1999, la estructuración financiera del Sistema TransMilenio, se construye en un escenario, en el que este modo de transporte previsto en el POT como el componente flexible de un “Sistema Integrado de Transporte Masivo” (Metro, Tren de Cercanías, TransMilenio); de manera gradual y durante aproximadamente 31 años (2000-2031) deberá sustituir el 80% el transporte público tradicional a través de la construcción de 388 km-carril integrados a través de 21 troncales

***La sobreoferta en el transporte público y el precio de los combustibles, afectan la sostenibilidad del Sistema TransMilenio.*** Por lo sucedido en el segundo semestre del 2006 y los primeros meses del 2007, pareciera ser que los prolongados tiempos de espera (hasta 25 minutos), y las situaciones de hacinamiento e inseguridad que siempre caracterizaron el “sistema público tradicional”, han contaminado al joven “TransMilenio”, y ante la actitud de pánico asumida por el administrador público del Sistema (Transmilenio S.A.) por la caída en la demanda y por el incremento en el precio del ACPM, que en la canasta de costos del sistema se constituye en la variable más sensible del sistema (24% del total de costos).

Es de carácter prioritario que, además de retomar el tema del uso del Gas Natural Vehicular y **antes que pretender restablecer de manera artificial una condición de equilibrio al interior de la “Tarifa Técnica” con los ajustes imprevistos de rutas y frecuencias que posiblemente se traduzcan en una menor utilización de flota en el servicio (buses rojos) en las horas valle; la administración distrital de manera seria y responsable trabaje en la solución del problema que se origina en la SOBREFERTA** que en agosto del 2003 era de 8001 buses y busetas y, que hoy es de 9,658 vehículos; que de manera



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

gradual (durante cinco años que concluyen en el 2008) deberán chatarrizarse; de los cuales aproximadamente 6,000 deberían haber salido de servicio a febrero de 2007 si se hubieran utilizado los \$122,000 millones aportados por los usuarios del “transporte público tradicional” durante el periodo agosto 2003-febrero 2007 y de los cuales los transportadores se han negado a entregar \$86,000 millones durante cinco años que concluyen en el 2008, paralizando de manera sistemática la Política Pública de Movilidad, focalizada a disminuir la sobreoferta en el transporte público colectivo de pasajeros. Es preocupante para la Contraloría de Bogotá, que a pesar de las reiteradas advertencias, la autoridad distrital del transporte (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) provista de los mecanismos de ley para que de manera coercitiva se logre la entrega de los dineros, solo haya aperturado procesos de investigación para los dineros no entregados durante los primeros seis meses, de un total de 43 meses de recaudo.

**Esta situación de convivencia obligada del Sistema TransMilenio con la sobreoferta del transporte público tradicional;** que en contravía a la norma, ha venido siendo acomodada por la Autoridad Distrital del Transporte en los carriles mixtos paralelos a los exclusivos del Sistema, el aumento en precio del diesel , la imprevisión en el cambio de rutas y frecuencias para disminuir costos produciendo desajustes entre la oferta y la demanda del servicio **se constituyen sin lugar a dudas en la problemática que afecta la sostenibilidad financiera del Sistema TransMilenio.**

2.1.2. Entre 1995 y 2003, se construye la política pública encaminada a solucionar los problemas de movilidad en la ciudad.

A partir de 1995<sup>1</sup>, se inician en Bogotá los primeros cambios en el concepto de movilidad urbana, con la estrategia de la cultura ciudadana<sup>2</sup>. En 1998<sup>3</sup> la estrategia de movilidad se focalizó en establecer sistemas de transporte que aseguraran una disminución en los tiempos de viaje y en proporcionar un servicio digno, confortable y eficiente con respeto al entorno urbano y al ambiente. De esta manera se fueron dando los cambios trabajando en forma integral los conceptos de espacio público, movilidad, medio ambiente y urbanismo consolidados en el

<sup>1</sup>Plan de Desarrollo “Formar Ciudad” 1995-1997, Primera Administración Mockus.

<sup>2</sup> “Sus propósitos fueron(1)modificar ciertos comportamientos individuales y colectivos que riñen fuertemente con la vida social de la ciudad, a través de la autorregulación ciudadana, de la capacitación de funcionarios y del rediseño y construcción de algunos espacios urbanos en los cuales interactúan los ciudadanos entre si y con los funcionarios;(2)Construir colectivamente una imagen de ciudad compartido, actual y futura y buscar que la comprensión y el respeto de las reglas confieran identidad ciudadana y sentido de pertenencia; (3)Propiciar la participación comunitaria y la regulación de la Administración por parte de la ciudadanía: se trato de enseñar divirtiendo: se trabajo mediante una comunicación interpersonal, traducida en actividades lúdicas callejeras. Por esto se crearon juegos ciudadanos, como la perinola y las tarjetas ciudadanas; para hacer reflexionar a los ciudadanos usaron mimos y actores en las calles”. Tomado [http://uprati.uprm.edu/interns/informes\\_finales\\_grupo\\_2\\_pdf/Brenda/Brenda%20\\_ATI\\_%20final%20paper%20mayo-06.pdf](http://uprati.uprm.edu/interns/informes_finales_grupo_2_pdf/Brenda/Brenda%20_ATI_%20final%20paper%20mayo-06.pdf)

<sup>3</sup> Plan de Desarrollo “Por la Bogotá que queremos” 1998-2000, Administración Peñalozza.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Plan de Ordenamiento Territorial POT, y se implantó en la ciudad el sistema de “pico y placa”<sup>4</sup>.

Con la entrada en operación del Sistema TransMilenio, el gobierno distrital introduce una serie de cambios en la política pública de movilidad encaminados a garantizar la sostenibilidad operacional y financiera del Sistema TransMilenio; de tal forma, que el nuevo sistema de transporte se desarrolle de manera sostenible y articulada dentro del tradicional mercado del Sistema Público de transporte colectivo de pasajeros que requiere de un parque automotor en el que exista el equilibrio entre la oferta y demanda del servicio, para lo cual es indispensable que la autoridad distrital de transporte garantice **que se den de manera concurrente los 4 escenarios de política pública encaminados a normalizar en el corto y mediano plazo la prestación del servicio público de pasajeros en sus modalidades de colectivo y masivo e intermunicipal de pasajeros**, así:

- **El primero**, dirigido a la reducción en 8,001 vehículos el parque automotor de transporte público definido en Agosto de 2003 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá a través del “Índice de Reducción de la Sobreoferta” y la reorganización de rutas.
- **El segundo**, que corresponde a la modernización y organización del transporte público tradicional, de tal forma que se garantice la prestación del servicio en condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad.
- **El tercero**, que la consolidación del Sistema TransMilenio garantice, a través de la reposición de vehículos con tarjeta de operación vigente (menores de 20 años), la sustitución progresiva durante 31 años de cerca del 80% del parque automotor de transporte público tradicional. **Aquí es importante que se entienda, que los vehículos del transporte público tradicional, que compre el Sistema TransMilenio deben ser diferentes al universo de los vehículos de transporte público tradicional, que integran el “Índice de reducción de la sobreoferta” que hoy ascienden a 9,635 vehículos (2,821 buses (+) 3,563 busetas) (+) 3,251 micros).**
- **El cuarto**, que corresponde a *las terminales Satélites o Periféricas*. El frecuente desplazamiento de vehículos de transporte de carga y de pasajeros desde y hacia Bogotá tanto a nivel suburbano como interurbano<sup>5</sup> recae sobre el sistema

<sup>4</sup> El “pico y placa” se institucionalizó en Bogotá, a través de una consulta popular efectuada en Octubre de 2000.

<sup>5</sup> Flujos de transporte suburbano se refieren a los que tienen origen destino los municipios del área Metropolitana, y los flujos de transporte interurbano a la afluencia de personas que proviene de otros departamentos.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

de movilidad existente en la Capital, sumándose a la gran masa de vehículos que circulan permanentemente en la ciudad, empeorando el problema de congestión y contribuyendo al deterioro de la malla vial interna, ya que ésta no posee las especificaciones de diseño adecuadas para soportar el peso de buena parte de los vehículos de carga que ingresan a la ciudad.

Con el objetivo de minimizar el impacto de la operación del transporte intermunicipal sobre la movilidad de la ciudad, se concibe dentro del marco del POT y el plan de desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia un Compromiso Social Contra la Pobreza y la Exclusión” 2004-2008 la definición de un Sistema de Terminales de Transporte para los corredores Norte, Sur y Oriente, que inicialmente funcionan como satélites de la Terminal de Transportes de Bogotá ubicada al occidente de la ciudad (Ciudad Salitre), operando como terminales de paso en cada corredor con la posibilidad de despachar y recibir vehículos en periodos pico. A largo plazo se estableció que los terminales satélites se conviertan en terminales de origen-destino.

**Un quinto escenario, que de manera lamentable no fue incluido en la política pública** de movilidad convirtiéndose en uno de los principales desaciertos y relacionado con los problemas **de 14,935 taxis** que con posterioridad al 13 de octubre de 2003<sup>6</sup>, de manera ilegal la autoridad distrital del transporte permitió que ingresaran al registro distrital de automotores (RDA), sumando a ello los taxis que por no haber sido chatarrizados se encuentran operado como ilegales y los que vienen de otras ciudades a trabajar en Bogotá.

Todos estos vehículos de transporte público individual, constituyen el universo de “Taxis que operan en ilegalidad y sobreoferta”, que además de impactar de manera negativa condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad del servicio, afectan de manera grave la movilidad en la ciudad.

2.1.3. ¿Por qué a pesar de haberse promulgado las normas y establecido los instrumentos operacionales y financieros persisten los problemas de movilidad en la ciudad?

La persistencia de este problema se deriva primordialmente en la falta de gestión y autoridad por parte de las administración distrital para: organizar la prestación del servicio bajo un esquema netamente empresarial; la falta de vigilancia sobre la adecuada, oportuna y regular prestación del servicio de transporte público colectivo en las rutas respecto de las cuales la empresa cuente con permiso de

<sup>6</sup> Decreto Distrital 613 de octubre 3 de 1993, por el cual se promueve la reposición del equipo automotor y se reglamenta el ingreso de vehículos clase taxi al servicio público



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

operación; racionalizar la oferta de vehículos de transporte público colectivo (buses, busetas, microbús) e individual de pasajeros, la ausencia de mecanismos eficientes que combatan la ilegalidad y piratería en la prestación del servicio, al igual que la ausencia de una política clara e integral que desestime el uso de los vehículos particulares facilitando la accesibilidad a modos alternativos de transporte en condiciones dignas; a lo que se suma las deficiencias en la infraestructura vial, que por falta de actualización no ha permitido irrigar recursos financieros suficientes para garantizar el crecimiento, la adecuación y sostenibilidad de la malla vial de la ciudad en sus componentes urbano y regional, y la posición pasiva del Gobierno Distrital frente al Gobierno nacional por la provisión de combustibles de mala calidad (particularmente el ACPM) que se convierten en la principal fuente de contaminación, con graves efectos sobre la salud de los ciudadanos. En general lo que se ha venido presentando es la incapacidad de la autoridad del transporte para planear, administrar y operar el sistema.

Después de 3 años y medio, los problemas de movilidad en la ciudad no solo persisten, sino que han empeorado debido particularmente a:

- 1. Persiste el mal uso de la posición dominante ejercida por los transportadores en el transporte público tradicional** frente a la debilidad de las autoridades de tránsito, el mal uso de la posición dominante de los transportadores sigue constituyéndose en el principal obstáculo para operacionalizar los instrumentos de política pública encaminados a solucionar los problemas de movilidad que, desde cerca de dos décadas se han venido acentuando y que incluso afectan negativamente los costos y tarifas del Sistema TransMilenio.
- 2. Las ineficiencias del transporte público, se mimetizan en las tarifas del transporte público.** La prestación de un servicio de transporte de pasajeros desprovisto de condiciones de seguridad, accesibilidad y comodidad, que son perceptibles por todos los usuarios en términos de costos; siempre se han mimetizado a través de la construcción y promulgación de tarifas que por no corresponder a un sistema real y eficiente de costos, **generan márgenes para los transportadores muy por encima de los índices normales**, que durante años han venido **incentivando el incremento del parque automotor por encima del demandado por los pasajeros.**
- 3. Por corrupción y errores de interpretación de las normas aumento de la sobreoferta en el transporte público:** En 1993, la autoridad distrital del transporte, como estrategia para contrarrestar los problemas de movilidad



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

ocasionados por la sobreoferta de vehículos del transporte público colectivo, **congela la cantidad de buses, busetas, colectivos, microbuses y taxis que con tarjeta de operación se encontraban prestando el servicio en la ciudad**, estableciendo además que estos solo podrían ser objeto de cambio por reposición previa la chatarrización del vehículo viejo, quedando claramente establecido que al parque automotor de servicio público colectivo e individual no podrían ingresar vehículos por incremento. **Sin embargo, durante los últimos 12 años (1994-2006), por prácticas de corrupción y errores de promulgación e interpretación de las normas, la cantidad de vehículos de transporte público ha venido aumentado, así:**

- **En el transporte público colectivo:** de 14,052 buses, busetas y microbuses, que registraron movimientos en el SETT durante el periodo 1998-2006, 1,745 aparecen hoy con tarjeta de operación vigente sin haber formado parte del inventario de vehículos congelado en 1994. Adicionalmente, a pesar de que por la existencia de la sobreoferta estaba expresamente prohibido el ingreso por incremento, durante el periodo 1998-2006 ingresaron 1.771<sup>7</sup> vehículos adicionales al servicio público. **Es decir, que en tan solo 9 años la autoridad distrital de transporte permitió, que de manera ilegal ingresara a la ciudad el 36.5% de la sobreoferta de buses busetas y microbuses, que hoy asciende a 9,635 vehículos.**
  - **En los taxis:** Después de octubre de 1993, cuando se congela en Bogotá el parque automotor de Taxis, la autoridad Distrital de Tránsito y Transporte permitió que de manera ilegal ingresaran o permanecieran en el Registro Distrital Automotor (RDA) cerca 14,941 taxis que no formaban parte del inventario de 36,475 taxis congelado en octubre de 1993.
4. **Durante los últimos 3 años y medio la sobreoferta en el transporte público tradicional en lugar de disminuir, aumentó.** En junio de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, de acuerdo a lo previsto en 1999; **con el fin de garantizar el equilibrio entre la oferta y la demanda en el servicio público**, y de asegurar la sostenibilidad financiera del Sistema TransMilenio, **determina:** que sobre la base de 19,557 vehículos de transporte público colectivo que se encontraban circulando, **8, 001<sup>8</sup> se encontraban en**

<sup>7</sup> 1,657 que entraron durante el periodo 2003-2006, corresponden al “Carrusel de Ttanscard”

<sup>8</sup> En desarrollo del artículo 3º de la Resolución 392 de 2003, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá **determinó la cantidad inicial de buses, busetas y microbuses que conforman la sobreoferta, así:**

Buses en sobreoferta.....	2.237
Busetas en sobreoferta.....	3.566
Micros en sobreoferta.....	2.198



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**sobreoferta**, por lo cual cada una de las 66 empresas de transporte colectivo en un término de 5 meses, comprendidos entre octubre de 2003 y febrero de 2004, de acuerdo a la cantidad de vehículos vinculados, deberían postular los 8,001 vehículos que por sobreoferta, saldrían del mercado por chatarrización

**CUADRO No. 1  
LA SOBREFERTA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO**

Tipo Vehículo	Sobreoferta en Ago-19 de 2003	Disminución de La Sobreoferta Vehículos Comprados Por Factor de Calidad				Aumento de La Sobreoferta Vehículos “Carrusel de Transcard” Que entran por Incremento				Sobreoferta en marzo de 2007
		2004	2005	2006	Total	2003	2004	2005	Total	
Buses	2,237				0	194	345	45	584	2,821
Busetas	3,566		1	2	3					3,563
Micros	2,198	3	8	9	20	205	536	332	1,07	3,251
<b>TOTAL</b>	<b>8,001</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>399</b>	<b>881</b>	<b>377</b>	<b>1,66</b>	<b>9,635</b>

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transportes

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

Después de tres años, además de que la sobreoferta ha aumentado en 1,657 vehículos, las 66 empresas del transporte público tradicional, de manera sistemática se han negado a informar a autoridad de tránsito cuales son los vehículos que por “Índice de Sobreoferta”<sup>9</sup> saldrían del servicio.

Para la Contraloría de Bogotá es claro, que la Secretaría Distrital de Movilidad (antes Secretaría de Tránsito y Transporte, ha permitido:

- A. Que en violación de la norma **las 66 empresas de manera sistemática no hayan postulado los 8,001 vehículos que por sobreoferta** deben salir de operación, para ser chatarrizados con los recursos del factor de calidad.
- B. **Que no existiendo postulación de los 8,001 vehículos en sobreoferta**, el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio; **solo ha utilizado \$ 322 millones** de un total de \$31,888 millones (incluidos \$5,000 millones aportados por la S.T.T. en el 2003) para la compra de 23 vehículos (20 micros, 3 busetas) que voluntariamente fueron postulados por propietarios de vehículos.

---

TOTAL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO EN SOBREFERTA.....8.001

<sup>9</sup> De acuerdo con el inciso segundo del artículo 20 del Decreto 115 de 2003, el índice de reducción de sobreoferta, como estrategia para la reorganización del transporte y específicamente para el mejoramiento de la calidad del servicio, ES EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE CADA EMPRESA DEBE RETIRAR DE CIRCULACIÓN Y DESINTEGRAR 9 POR CADA VEHÍCULO QUE HAGA PARTE DE SU CAPACIDAD TRANSPORTADORA.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

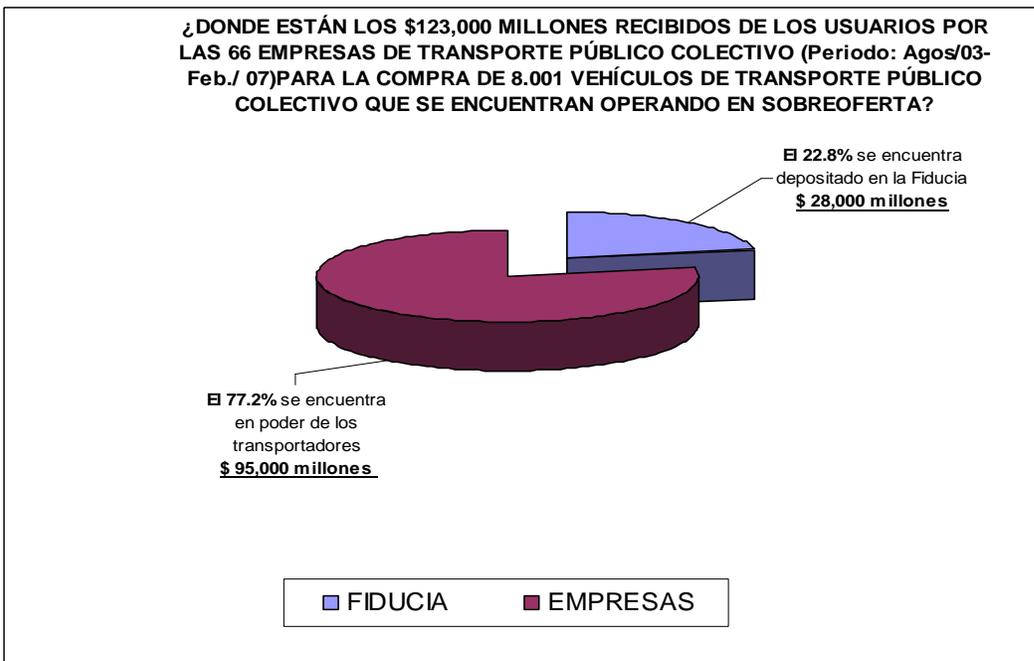
- C. Que por la no postulación de los 8,001 vehículos en sobreoferta, y por la sistemática negativa de los transportadores ha entregar cerca de \$94,000 millones provenientes de los usuarios del transporte público colectivo; **la estrategia de política pública de movilidad encaminada a disminuir la sobreoferta en el transporte público colectivo se encuentra paralizada.**
- D. **Esta situación de convivencia obligada del Sistema TransMilenio con la sobreoferta del transporte público tradicional;** que en contravía a la norma ha venido siendo acomodada por la Autoridad Distrital del Transporte, en los carriles mixtos paralelos a los exclusivos del Sistema, el aumento en precio del diesel, la equivocación de disminuir costos guardando de manera desproporcionada la flota en las horas valle, y la falta de un estudio que finalmente solucione los problemas de frecuencia en las horas pico; **se constituyen sin lugar a duda en la problemática que afecta la sostenibilidad financiera del sistema transmilenio.**
- E. A la fecha, la autoridad distrital del transporte **no ha reliquidado el “Índice de reducción de sobreoferta”**, que en agosto de 2003 era de 8,001 vehículos, y que tal como se observa en el cuadro No. 2; hoy es de 9,635 vehículos, contraviniendo lo estipulado en el artículo 7º de la resolución 392 de agosto 15 de 2003<sup>10</sup>.
5. **Los transportadores de manera sistemática se han negado a entregar los recursos del factor de calidad.** A partir de agosto 18 de 2003<sup>11</sup>, el Alcalde de Bogotá incorpora en la tarifa del transporte, el “Factor de Calidad del Servicio”, que en la cuantía de aproximadamente \$30 por pasajero, durante 5 años, generaría los recursos suficientes para la compra de los 8,001 vehículos de sobreoferta.

<sup>10</sup> “Artículo 7. reliquidación del índice de reducción de sobreoferta. El índice podrá ser reliquidado por la Secretaría de Tránsito y Transporte en cualquier momento, cuando tenga información que indique que los supuestos sobre los cuales fue liquidado han variado, o a solicitud de las empresas....”

<sup>11</sup> “EL FACTOR DE CALIDAD”, se incorporó por primera vez en la TARIFA AL USUARIO, a partir del 15 de Agosto de 2003, mediante el decreto 115 de tarifas para el transporte público colectivo: No. 259 de 2003, firmado por el Alcalde Mayor, y se ha mantenido a través de los Decretos 169 de Junio 4 de 2004 y 368 del 16 de Noviembre de 2004.

**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**GRAFICA No.1**  
**¿DONDE ESTÁN LOS DINEROS APORTADOS POR LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO TRADICIONAL, PARA COMPRAR LOS 8001 VEHÍCULOS DE SOBREFERTA .**



Fuente: Secretaría de la Movilidad

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

A pesar de que en mayo 5 de 2005, el Secretario de Tránsito de Bogotá por fuera de su competencia, mediante la circular 007 disminuye en el 53,43% el “Factor de calidad” (que habiendo sido fijado por decreto del Alcalde Mayor; solo por esta vía podía haberse decretado su disminución), a marzo de 2007 los transportadores han recibido de los usuarios del transporte público colectivo cerca de \$123,000 millones destinados a la compra de 8,001 vehículos en sobreoferta; de los cuales solo han entregado al “Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio” \$27,400 millones (22%), los \$95,600 millones restantes de manera ilegal se encuentran en poder de los transportadores.

**6. La Secretaría de Tránsito negocia en condiciones ampliamente desventajosas las comisiones fiduciarias para el manejo de los recursos del “factor de calidad”.**

Para la Contraloría de Bogotá, es claro que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá SE EQUIVOCÓ en Agosto 6 de 2003, cuando en



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

CONDICIONES AMPLIAMENTE DESVENTAJOSAS PARA EL DISTRITO pactó la denominada “Cuota Fija Complementaria”.

Por concepto de esta cláusula, con dineros aportados por los usuarios del transporte público colectivo a través del “Factor de calidad”, se habrían pagado durante los 5 años de recaudo cerca de \$25.000 millones. Gracias a lo advertido por la Contraloría de Bogotá y los transportadores, la administración logró que el 13 de octubre de 2005 la sociedad fiduciaria LLOYDS TRUST S.A. (hoy Banitsmo), devolviera \$1.546 millones que se habían pagado con cargo al patrimonio autónomo entre Agosto 18 de 2003 y Marzo 9 de 2005, evitándose igualmente el pago posterior de \$23.454 millones por concepto de la denominada “Cuota Fija Complementaria”.

Habiéndose eliminado en octubre de 2005 la “Cuota Fija Complementaria”, en los nuevos contratos fiduciarios, el pago de comisiones dependerá únicamente de la actividad propia de disminución del Índice de sobreoferta que realice cualquiera de las 4 fiduciarias acreditadas, con lo cual, los transportadores no tienen argumento alguno que justifique la no entrega de los \$95,600 millones del “Factor de Calidad” que a marzo de 2007 de manera inexplicable aun permanecen en poder de los transportadores.

- 7. La Secretaría de Tránsito, de manera ilegal disminuye el factor de calidad.** La Contraloría de Bogotá, no entiende como el entonces Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá en mayo 5 de 2005, mediante la circular 007 reduce en el 53.43% el monto del factor de calidad, que había sido fijado por primera vez en la TARIFA AL USUARIO a partir del 15 agosto de 2003 mediante el decreto de tarifas para el transporte público colectivo No. 259 firmado por el Alcalde mayor, que se había mantenido a través de los decretos 169 de junio de 2004 y 368 de noviembre 16 de 2004.

**Para este ente de Control es claro que, la decisión administrativa de reducir el componente tarifario del Factor de Calidad SOLO SE PUEDE HACER POR LA VÍA QUE LO CREÓ, o sea mediante Decreto del Alcalde Mayor y no por la vía de una circular firmada por el Secretario de Tránsito y Transporte.**

- 8. ¿Por qué la chatarrización<sup>12</sup> no ha disminuido la sobreoferta?** Desde diciembre de 2000, cuando mediante la resolución 1192<sup>13</sup> se inició de manera

<sup>12</sup> La Chatarrización, cumple un triple propósito: 1. Actualizar y modernizar el parque automotor de servicio público de pasajeros, ya sea: individual (taxis), colectivo (buses busetas) o masivo (buses articulados y alimentadores de TransMilenio). 2. Sacar de la oferta del servicio, aquellos vehículos que se encuentran en sobreoferta y que habiendo



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

organizada el proceso de Chatarrización, los RESULTADOS SOBRE LA DISMINUCIÓN DE LA SOBREFERTA HAN SIDO NULOS; pues de 8.829 vehículos chatarrizados en 6 años (diciembre 2000- enero 31 de 2007):

**CUADRO No.2  
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CHATARRIZADOS**

AÑO	TIPO DE VEHICULO CHATARRIZADO							Total vehículos
	Bus	Buseta	Colectivo	Microbus	Camioneta	Campero	Articulado	Chatarrizados
2000	59	1						60
2001	1418	34	80					1532
2002	570	206	467					1243
2003	745	788	75	239	71	2	1	1921
2004	47	230		18	2			297
2005	684	913		264	18			1879
2006	1056	470		189	4			1719
Enero de 2007	89	32		53	4			178
<b>TOTAL</b>	<b>4668</b>	<b>2674</b>	<b>622</b>	<b>763</b>	<b>99</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>8829</b>

Fuente: SETT-Secretaría de la Movilidad

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

- **2,296 vehículos** que corresponden al 26% de los chatarrizados **han regresado al servicio público de pasajeros a través de la figura de reposición** (de bus viejo por bus nuevo), con efectos de modernización del parque automotor, pero sin ningún efecto de disminución. Se incluye un bus articulado que fue incinerado en el 2003.
- El 64%, que corresponde a **5.599 vehículos**, que según información de **Transmilenio S.A.**, fueron comprados por los operadores de troncal y de alimentación para permitir la vinculación al Sistema TransMilenio de **1.020** buses troncales (rojos) y 400 buses alimentadores (verdes). Situación que corresponde al proceso de REPOSICIÓN de buses del sistema público tradicional, por buses articulados y alimentadores del Sistema TransMilenio no disminuyen la sobreoferta.

---

cumplido o no su vida útil deben salir del servicio, convirtiéndose estos en objeto de compra por parte del "Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio". 3. Sacar del servicio público los vehículos que con tarjeta de operación vigente, salen de la oferta de servicio para ser repuestos por buses articulados y/o alimentadores del Sistema TransMilenio.

<sup>13</sup> Modificada parcialmente por la Resolución Distrital 758 de Julio de 2004 y Resolución Distrital 1236 de Octubre de 2004.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

- Teniendo en cuenta que la Secretaría de la Movilidad mediante oficio de febrero 3 de 2007, informa a la Contraloría de Bogotá que 6,510 vehículos chatarrizados obtuvieron certificado de chatarrización para permitir la vinculación de 5,156 buses articulados y 1,354 alimentadores, y que a enero de 2007 Transmilenio S.A. informa que solo han sido utilizados 5.599 certificados (4,449 para articulados y 1,150 para alimentadores), tendríamos **911 vehículos** (10%) de transporte público colectivo que habiendo sido chatarrizados **se encuentran representados en certificados de chatarrización que SERÁN UTILIZADOS EN EL FUTURO para la incorporación de vehículos al Sistema TransMilenio**, de los cuales está previsto que en el 2007 se incorporarán 75 buses rojos articulados: Concesionarios Fase I: Expres (9), SITM (11), SI (9) y Metrobus (28); Concesionarios Fase II: Transmasivo (11), SI-02 (11) y Conexión Móvil que incorporara 3 articulados.
- **23 vehículos** (20 micros, 3 busetas) que por un valor promedio de \$14 millones fueron comprados con recursos del “Factor de Calidad” **son los únicos que DISMINUYEN LA SOBREFERTA.**

**9. Existen graves deficiencias en el cobro de multas y comparendos.** No existe por parte de la Secretaría de Tránsito una efectiva dinámica de cobro por infracciones a las normas de tránsito; que en algunos casos termina en prescripción o en caducidad.

La violación sistemática de las normas de tránsito por parte de los conductores particularmente de transporte público, no son otra cosa que el reflejo de una situación permitida y estimulada por la falta de autoridad y de reacción efectiva, en el cobro de los comparendos impuestos por infracciones a las normas de tránsito, situación advertida de manera permanente por la Contraloría de Bogotá, que se resume hoy se resume, así:

- En los cerca de 900,000 infractores que aparecen como deudores morosos, **los 100 que mayor número de infracciones acumulan, son conductores de transporte público, que le deben a la ciudad cerca de \$4,500 millones por concepto de 24,500 comparendos impuestos por violación a las normas de tránsito**; de los cuales 3 registran infracciones cada uno por valores cercanos a los \$100 millones, 9 cada uno con deudas cercanas a los \$80 millones, 39 conductores con deudas cercanas a los \$60 millones, y 49 conductores de transporte público que deben cada uno cerca de \$40 millones.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- A la violación irresponsable de las normas de tránsito, no escapa el **“transporte público especial escolar”**, tal como lo evidencio la Contraloría de Bogotá, en desarrollo del examen a las condiciones de seguridad con que se viene prestando el servicio por parte de la Secretaría de Educación Distrital<sup>14</sup>, encontrándose que: los 34,291 niños que por vivir en las localidades donde se presenta oferta deficitaria de cupos<sup>15</sup>, requieren del transporte escolar, los cuales son transportados a través de 971 rutas operadas por 779 conductores contratados por la Secretaría de Educación, de los cuales cerca de la mitad son infractores de las normas de tránsito y le deben a la ciudad cerca de \$1,100 millones. Estos conductores y los demás que cubran las rutas de transporte escolar en los establecimientos de educación privada, requieren de capacitación y educación especial, que evite a futuro que ocurran hechos lamentables.

**10. Las concesiones contratadas para el desarrollo de las actividades propias del tránsito y transporte, presentan graves deficiencias en su estructuración técnica, legal y financiera.** A partir del año 1993, la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá, con el fin de mejorar las deficiencias que se venían presentando en la prestación del servicio público de transporte, que además requerían de cambios tecnológicos que por restricciones presupuestales difícilmente se podían acometer directamente por el Distrito inicia un proceso de entrega de la explotación de su objeto social a particulares esperando obtener una participación importante de los resultados que estos obtuvieran.

<sup>14</sup> Para la prestación del servicio, la Secretaría de Educación contrata con seis (6) empresas, la operación de 971 rutas<sup>14</sup>, que tienen origen en 14 localidades de la ciudad donde se presentó una oferta deficitaria de 34,291<sup>14</sup> puestos de estudio y como destino las Instituciones Educativas ubicadas en las localidades en donde la oferta de pupitres supera la demanda educativa para estudiantes matriculados en los grados cero (0) al nueve (9) de educación media; para lo cual con recorridos inferiores a una (1) hora en la zona urbana y una hora y media (1.5) en la zona rural<sup>14</sup> se utilizaron 691 vehículos<sup>14</sup> y 779 conductores

<sup>15</sup> Sumapaz (589), Ciudad Bolívar (2,782 niños), Rafael Uribe (6,848), Candelaria (81), Puente Aranda (611), Antonio Nariño (172), Mártires (178), Teusaquillo (284); barrios Unidos (4,497), Suba (3,630), Engativá (3,763), Fontibón (357), Kennedy (1,347), Bosa (486), Tunjuelito (2,848), Usme (1,678), San Cristóbal (539), Santafé (808), Chapinero (716), y Usaquén (2,087)



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No. 3  
PARTICIPACIÓN DE LA STT- FONDATT EN EXPLOTACIÓN CONCESIONES  
1994-MAYO 2006**

(Millones de \$)

CONCESIONES	Vigencia de la Concesión	Recaudo A Distribuir	Participación STT-FONDATT	
			Millones de \$	%
1. Revisión Tecnomecánica	Jun/94-May/06	23,084.6	4,802.8	20.81%
2. Grúas	May/96- Dic/01	12,062.1	1,086.6	9.01%
3. Patios Servicio Público y Particular	May/96- Dic/03	28,095.2	5,797.5	20.64%
4. Patios Servicio Público pasajeros	Dic/03-May/06	4,174.2	529.2	12.68%
5. Patios Servicio diferente a público de pasajeros	Dic/03-May/06	5,877.4	3,901.3	66.38%
6. Servicio de Trámites en Tránsito y Transporte	Dic/97-May/06	150,105.1	16,314.5	10.87%
<b>TOTALES</b>		<b>223,398.6</b>	<b>32,431.9</b>	<b>14.52%</b>

Fuente: SETT.

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

En el desarrollo de estos contratos de concesión, el Distrito pretendía además de mejorar la eficiencia y la eficacia en la prestación del servicio lograr una participación sobre los ingresos obtenidos por el concesionario, sin embargo el balance no ha sido benéfico para el FONDATT-STT, tal como se observa en el cuadro anterior.

En resumen se pondría decir, que el negocio de las concesiones adjudicadas por la Secretaría de Tránsito- FONDATT, ha sido muy bueno para los particulares y no tanto para los intereses de Distrito Capital.

La razón de la baja participación obedece particularmente a las condiciones desventajosas en que se adjudicaron estos contratos, que además presentaron grandes deficiencias en su estructuración legal y originaron conflictos entre las partes tal como se reseñó en el informe sectorial “Aciertos y desaciertos de la Política de Movilidad”.

**11. No existe una dinámica de política pública que desestime el uso del vehículo particular,** que permita proveer un sistema alternativo de transporte público ofertado en condiciones de accesibilidad y seguridad.

**12. No existe posición institucional alguna** frente al gobierno nacional **sobre la mala calidad de los combustibles** líquidos, en particular el “ACPM” que se ha convertido en la principal fuente de contaminación ambiental en la ciudad.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- 13. La inadecuada infraestructura en servicios conexos al transporte (parqueaderos, terminales de pasajeros y de carga),** generada por la ausencia de una planificación integrada del sector, que no provee una regulación del mercado del transporte; **ocasionando un estado crítico del sistema vial.**
- 14. El IDU se equivocó en la estructuración técnica legal y financiera de los parqueaderos de la carrera 15.** En lo relacionado con la política de movilidad, el IDU, se equivocó en la estructuración técnica legal y financiera previa al otorgamiento de 4 contratos de concesión para la realización de los estudios, diseños, construcción, operación y mantenimiento de los cuatro parqueaderos subterráneos de la carrera 15, construidos en el subsuelo del espacio público, situación ésta que de no corregirse le representará al distrito el pago de más de \$116 mil millones durante los 20 años de operación que terminan en el año 2020 ocasionados básicamente por un sobredimensionamiento de cerca del 50% en la capacidad instalada.
- 15. Los transportadores demandan ante el Consejo de Estado la legalidad de los instrumentos que operativizan la política pública de movilidad.**

Los objetivos de interés general plasmados en la política pública, en algunas ocasiones por la interpretación equivocada de las autoridades nacionales y distritales y, en otras por fallos de la rama judicial sobre la constitucionalidad o nulidad de los actos administrativos, han dificultado el logro de los objetivos de disminución de la sobreoferta y la modernización del servicio público de transporte, haciendo eco a un gran segmento de los empresarios del transporte que buscan mantener a toda costa las condiciones caóticas que por cerca de 70 años se vienen presentando en la prestación del servicio preservando las condiciones de mala calidad y seguridad que se traducen en ineficiencia y mayores costos, que por la mecánica de la estructura tarifaria son trasladados de manera continua y permanente a los usuarios del transporte.

La ciudad está a la espera del pronunciamiento del Consejo de Estado, sobre la revisión de las tutelas que han permitido la entrada de vehículos del servicio público individual (taxis) y colectivo (buses, busetas y microbuses), en contravía de la congelación del parque automotor vigente a partir del 2003, al igual que se esperan las decisiones sobre la nulidad de los decretos 112 a 116 de 2003, presentadas por los transportadores que serán en definitiva las que definan el rumbo de la política de movilidad y transporte en Bogotá.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

## **16. Los taxis por fuera de la política pública de movilidad.**

Una de las deficiencias más notorias de la actual política pública de movilidad y transporte, la constituye el hecho de no haber considerado el transporte público individual de pasajeros, que tal como lo ha venido advirtiendo la Contraloría de Bogotá, presenta profundas deficiencias normativas que viene estimulando la ilegalidad y la sobreoferta de taxis, con graves consecuencias para la política integral de movilidad y transporte, situación esta que fue objeto **de 4 controles de advertencia por parte de la Contraloría de Bogotá**, que se resumen, así:

**El primero:** Que durante 16 meses transcurridos durante el periodo marzo 18 de 2005 y julio 19 de 2006, la administración distrital del transporte, mediante el decreto distrital 060 de marzo 18 de 2006, expedido en contravía de la norma nacional (artículos 9º y 10º del decreto 4116 de diciembre 9 de 2004), autorizó que de manera simultánea se diera el cambio de servicio público a particular de 10.000 taxis viejos y a su vez, el taxi viejo se transformara en vehículo particular; se permitió la entrada de 10.000 taxis nuevos, perdiendo la oportunidad de disminuir en 10.000 taxis el parque automotor de servicio público individual.

El Alcalde Mayor de Bogotá, atiende la advertencia de la Contraloría de Bogotá, y en julio 19 de 2006 expide el decreto Distrital 260, con lo cual se corrige lo autorizado en el decreto distrital 060 de 2005, en el sentido de que “el cambio de servicio de público a particular de los taxis, no genere el derecho a reponer, ni brinda el servicio de revertir el cambio de servicio de particular a público”

**El segundo:** Que 498 taxis, que por contravenciones a las normas de tránsito ingresaron a patios, se encontraban circulando por la ciudad a pesar de que en el registro distrital aparecen como taxis chatarrizados, y que con el cupo de éstos entraron 498 taxis nuevos. Situación originada en la falta de regulación normativa para la chatarrización de taxis, que estimula la expedición de certificados de chatarrización falsos expedidos por monta llantas, comercializadoras de vehículos, comercializadoras de autopartes, que además de no corresponder a entidades desintegradoras en la mayoría de los casos ni siquiera aparecen registradas en Cámara de Comercio.

**Adicionalmente**, de una muestra de 300 taxis que ingresaron durante el periodo diciembre 14 de 2005-abril de 2006 (3 meses) por reposición de



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

300 taxis viejos chatarrizados, el certificado de chatarrización, se encuentra expedido por los mismos 60 establecimientos que expidieron los 498 certificados de chatarrización con contenido falso. Lo que incrementa el grado de incertidumbre de que los cerca de 43.000 taxis reemplazados por 43.000 taxis viejos chatarrizados durante los últimos 9 años se haya realizado realmente, sea incierta.

Esta situación advertida, se ha venido presentando, debido a que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá de manera inexplicable, tal como quedó definido en el artículo 2º de Decreto Distrital 519 de 2003, dejó abierta la posibilidad de que cualquier chatarrizadora pudiera emitir certificación de chatarrización, que al no existir reglamentación alguna por parte de la autoridad de tránsito, se ha convertido, no sabemos desde cuándo y en qué cantidad, en una práctica continua de violación a uno de los instrumentos más importantes de política pública (chatarrización), afectando de manera importante e ilegal la sobreoferta de taxis en la ciudad con efectos graves sobre la política de movilidad.

**El tercero:** Después de octubre de 1993, cuando se congela en Bogotá el parque automotor de Taxis, la autoridad Distrital de tránsito, autorizó la tarjeta de operación a cerca de 14.941 Taxis que no formaban parte del inventario de vehículos taxis congelado, por lo cual el inventario de taxis que en el registro Distrital Automotor (RDA) era de aproximadamente 36,475 taxis, hoy asciende a 51,416.

Para la Contraloría de Bogotá, es claro que, además de los taxis que habiendo sido chatarrizados circulan por la ciudad, los clonados, los gemeleados etc.; todos los que hayan ingresado al RDA con posterioridad al 13 de octubre de 2003, aún teniendo tarjeta de operación expedida por la autoridad distrital del transporte por interpretación errada de la norma o por prácticas de corrupción, SON ILEGALES Y SE CONSTITUYEN EN SOBREFERTA y, la misma autoridad de transporte que legalizó su operación, debe definir su situación de legalidad, máxime cuando la norma se expidió precisamente para controlar el crecimiento de la sobreoferta de taxis en Bogotá.

No se entiende cómo ante la gravedad de lo advertido por la Contraloría de Bogotá, la autoridad distrital del transporte no ha implementado quizás el instrumento de control más efectivo para impedir la ilegalidad y combatir la piratería: la **“Tarjeta Electrónica de Operación” (TEO)**, la cual de manera inexplicable ha sido prorrogada en varias ocasiones: primero por la



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

resolución 413 de 2003 y posteriormente por las resoluciones 396 de Mayo de 2004, 922 de Agosto de 2004, 1342 de Agosto de 2004 y 558 de Junio de 2003 en la cual se establecía que a partir del 1º de Junio de 2006 se implementaría la tarjeta de operación electrónica para los vehículos taxis. Plazo que finalmente no se cumplió.

**17. La sobreoferta en el transporte público y el precio de los combustibles afectan la sostenibilidad del sistema transmilenio**

En el año 2000 , siendo alcalde mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa, se puso en marcha el sistema masivo de transporte de pasajeros “Transmilenio”, que no sólo hoy, es emblema y orgullo de los bogotanos, sino que además de ofrecer una alternativa integral de desarrollo urbano y de responder a la necesidad de ordenar el transporte urbano, ha permitido identificar y tomar conciencia de problemas estructurales que hoy afectan la movilidad y el transporte en la ciudad, sin embargo, la sostenibilidad del sistema masivo de transporte de pasajeros presenta inconvenientes que aún están pendientes de resolver por parte del gobierno distrital, como :

- Se presentan problemas de seguridad al interior del sistema, hacinamiento de pasajeros en las horas pico y prolongados tiempos de espera en las horas valle por la disminución de la flota.
- Reacomodamiento de la sobreoferta del transporte público tradicional en los corredores exclusivos del sistema transmilenio.
- Alza en los precios del diesel (pesa el 22% de la canasta de costos del sistema por encima del índice de inflación), y la falta de decisión para utilizar el gas natural como combustible menos contaminante y sustituto del diesel.

**18. La sobreoferta en el transporte publico y el precio de los combustibles afectan la sostenibilidad del sistema transmilenio**

TransMilenio, que ha sido considerado como uno de los proyectos más ambiciosos e importantes que ha emprendido Bogotá en toda su historia, nace como la necesidad de cambiar el esquema operacional del “tradicional sistema público de pasajeros”, que durante cerca de cinco décadas se desarrolló en condiciones de seminormalidad, ocasionadas por el mal uso que los transportadores hicieron de su posición dominante frente a la débil posición asumida por la autoridad distrital del transporte, acentuada año tras año, cuando en el negocio del transporte urbano, la remuneración a los conductores, por no depender de una remuneración fija sino de la cantidad



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

de pasajeros transportados, generó lo que se ha conocido como la “guerra del centavo”.

Todas estas situaciones, que conllevan a la prestación de un servicio de transporte de pasajeros desprovisto de condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad y calidad del servicio, que son en esencia una ineficiencia de costos, que con el transcurrir de los años y de manera sistemática se han venido mimetizando a través de la construcción y promulgación de las tarifas del transporte público; que por no corresponder a un sistema real y eficiente de costos **generan márgenes para los transportadores muy por encima de los de cualquier otra actividad empresarial**, que durante años han venido **incentivando el incremento del parque automotor por encima del demandado por los pasajeros**. Este desajuste continuo, entre oferta y demanda, que en una economía de mercado técnicamente normal debió desestimular y detener el crecimiento del parque automotor del transporte público colectivo (buses, busetas, micros etc), sencillamente no se da, porque esta ineficiencia a través de los años se ha venido trasladando a los usuarios del transporte a través de los actos administrativos con los cuales se impone la tarifa del transporte público colectivo de pasajeros.

Por lo sucedido en los últimos días, con preocupación se podría pensar que los prolongados tiempos de espera (hasta 35 minutos), la disminución y las situaciones de hacinamiento e inseguridad que siempre caracterizaron el “sistema público tradicional”, han contaminado al joven “TransMilenio” y ante la actitud de pánico asumida por el administrador público del Sistema (Transmilenio S.A.) por la caída en la demanda, acentuada por el incremento en el precio del ACPM, que en la canasta de costos del sistema se constituye en la variable mas sensible del sistema (24% del total de costos).

Es de carácter prioritario, que además de retomar el tema del uso de Gas Natural Vehicular y **antes que pretender restablecer de manera artificial una condición de equilibrio al interior de la “Tarifa Técnica”, con la disminución de costos que se pueda obtener por la utilización de menos flota en el servicio (buses rojos) en las horas valle; la administración distrital de manera seria y responsable trabaje en la solución del problema que se origina en la SOBREOFERTA**, que en agosto del 2003 era de 8.001 buses y busetas, que hoy es de 9,658 vehículos; que de manera gradual (durante cinco años que concluyen en el 2008) se han debido chatarrizar con los cerca de \$123,000 millones que a



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

febrero de 2007 los transportadores han recibido de los usuarios del transporte público colectivo, y de los cuales solo han entregado el 22% (\$28,000 millones). Es preocupante para la Contraloría de Bogotá, que a pesar de las reiteradas advertencias, la autoridad distrital del transporte (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) provista de los mecanismos de ley para que de manera coercitiva se logre la entrega de los dineros, solo haya aperturado procesos de investigación para los dineros no entregados durante los primeros seis meses de un total de 43 meses de recaudo.

**Esta situación de convivencia obligada del Sistema TransMilenio con la sobreoferta del transporte público tradicional;** que en contravía a la norma ha venido siendo acomodada por la Autoridad Distrital del Transporte en los carriles mixtos paralelos a los exclusivos del Sistema, el aumento en el precio del diesel, la equivocación de disminuir costos guardando de manera desproporcionada la flota en las horas valle y la falta de un estudio que finalmente solucione los problemas de frecuencia en las horas pico; **se constituyen sin lugar a dudas en la problemática que afecta la sostenibilidad financiera del Sistema TransMilenio.**

***Seis meses de caos y descontrol en el Sistema TransMilenio (julio 2006- febrero de 2007)***

En diciembre 28 de 2005, Transmilenio S.A. contrata con la UT-TETRAMILENIO<sup>16</sup>, *“la prestación del servicio de comunicación inalámbrica de voz, datos y video de baja resolución por demanda para el control y regulación de la flota troncal del Sistema TransMilenio en tiempo real”*, para lo cual, el contratista además de los equipos, conexiones y demás servicios necesarios deberá solicitar ante el Ministerio de Comunicaciones a nombre de Transmilenio S.A. las licencias de uso de las frecuencias., la cual fue hecha por la UT-TETRAMILENIO y que le fue negada en abril 24 de 2006; por considerar el Ministerio de Comunicaciones que Transmilenio S.A. no presta servicios de comunicaciones y porque adicionalmente, la red para la cual se solicitaba la licencia no era privada. Decisión que quedó en firme en mayo de 2006 a pesar de la impugnación presentada por TransMilenio S.A.

Ante esta situación, Transmilenio S.A. en agosto 29 de 2006, eleva a escritura pública una modificación de estatutos<sup>17</sup> que le permite *“organizar,*

<sup>16</sup> Contrato 336 del 28 de diciembre de 2005, suscrito con la Unión temporal TETRAMILENIO integrada por EMTELCO (90%) y TELTRONICS (10%), con un valor inicial de \$12,300 millones que se ejecutaran en un tiempo de 44 meses.

<sup>17</sup> La ampliación del objeto social de Trasmilenio S.A., fue aprobada por la Asamblea general de Transmilenio S.A. en sesión extraordinaria de agosto 14 de 2006 (acta No. 002)



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

operar, prestar, explotar, administrar, gestionar y soportar servicios de telecomunicaciones”<sup>18</sup>, y en septiembre 8 del mismo año, solicita ante el Ministerio de Comunicaciones la licencia para operar el sistema, la cual le fue aprobada en septiembre 29 de 2006 y solo a partir de diciembre el contratista inicia la instalación de los equipos de comunicaciones en los buses articulados (rojos); prolongándose hasta el mes de marzo de 2007.

Es decir, que el Sistema TransMilenio, **quedó desprovisto totalmente del sistema de comunicación** esencial para el control de rutas y frecuencias, durante 5 Meses; comprendidos entre julio 31 de 2006 (fecha en la que termina el contrato anterior) y diciembre de 2006. Tiempo durante el cual, a pesar de haberse establecido un sistema de comunicación manual **se produce un descontrol del movimiento de la flota.**

Al finalizar diciembre de 2006, la UT-TETRAMILENIO inicia la instalación en los buses troncales (rojos) de los primeros 126 equipos de comunicación al igual que se inician los ajustes del software en el Centro de Control.

El 24 de abril de 2006, la Contraloría de Bogotá practica visita fiscal al centro de Control del Sistema Transmilenio, con el fin de efectuar seguimiento al Control de Advertencia (10100-018739) enviado al Alcalde Mayor en agosto 23 de 2005; evidenciándose que el proceso de instalación de 1,065 equipos de comunicación en igual número de vehículos troncales, se extendió hasta el mes de marzo<sup>19</sup>. También se pudo constatar:

- **Que en las horas valle**, con una flota de 379 vehículos operando (35% del total) solo el 78% (296) son controlados por el sistema y el 22% (83) se encuentran sin localizar o sin asignar.
- **Que en las horas pico**, con una flota de 946 vehículos operando, 89% del total, el 78% (738) son controlados por el sistema y el 22% (218) se encuentran sin localizar o sin asignar, que corresponden a las rutas Suba Tunal, Autonorte, Américas, Autonorte autopista sur.

**Por lo anterior, se concluye que en abril 24 de 2007 sólo el 78% de la flota de buses troncales (rojos) se encuentra operando bajo el monitoreo del sistema de comunicación instalado en el centro de control del Sistema TransMilenio,**

<sup>18</sup> Apartes del objeto social de Transmilenio S.A, que aparece en el certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá.

<sup>19</sup> Instalación de radios: en el 2006: 126 en diciembre de 2006, 556 en enero de 2007, 26 en febrero de 2007 y 357 en marzo del mismo año

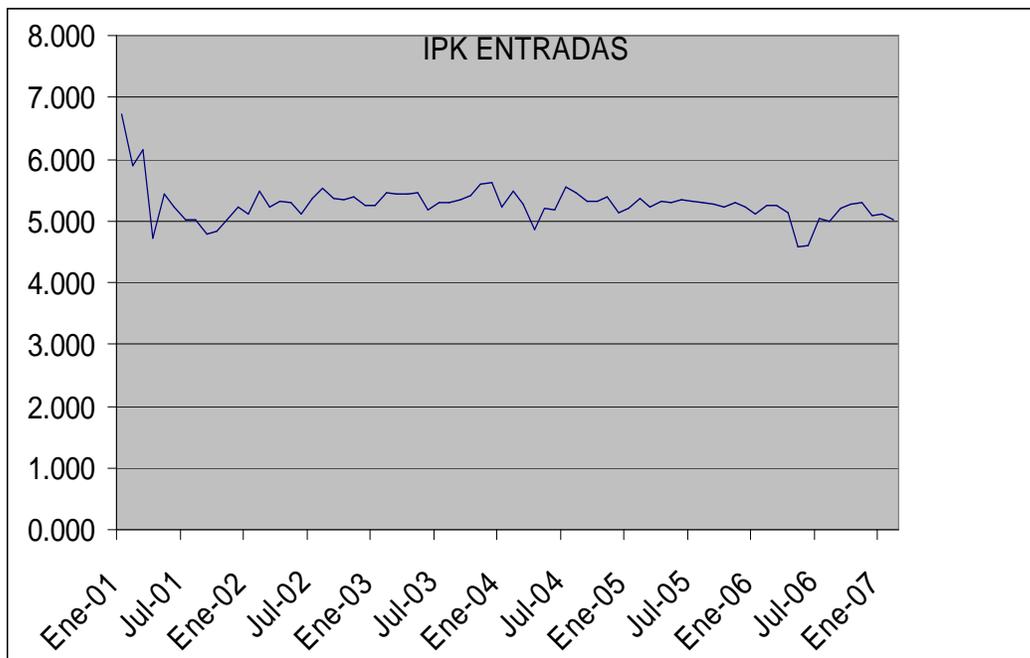


**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**y el 22% restante circula por las troncales del sistema sin monitoreo por parte del centro de control del Sistema TransMilenio.**

**Otro aspecto que contribuyó al caos presentado en el último semestre de 2006 y primer trimestre del 2007, se originó en el hecho de que al mismo tiempo en que el sistema opera sin comunicaciones, Transmilenio S.A. con el ánimo de optimizar el uso de la flota y mejorar el servicio, inicia en los meses de diciembre de 2006 y enero y febrero de 2007 un cambio de rutas y frecuencias; que por falta de información oportuna a los usuarios crea un verdadero caos al interior del Sistema, que inclusive requirió de la Administración Distrital la implementación de un plan de contingencias, en el que se necesitó utilizar funcionarios de varias entidades Distritales para capacitar a los usuarios en el uso de la nueva nomenclatura de rutas y el cambio de frecuencias.**

GRAFICA No. 2  
ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETRO DE FLOTA RECORRIDO  
ENERO 2001- MARZO 2007



Fuente: Transmilenio S.A.

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

**El efecto combinado de un sistema que por falta de planeación y previsión, quedó desprovisto de comunicaciones y el cambio imprevisto de rutas y frecuencias, generó amontonamiento de usuarios**



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

en algunas estaciones de embarque y hacinamiento al interior de los vehículos; conllevando con ello, tal como se observa en la grafica anterior, una caída en la demanda del servicio, que se acentúa durante los meses de mayo, junio, julio, agosto, y septiembre de 2005. Meses en los que se presenta el menor índice de pasajeros desde que entró a operar el Sistema, con una pobre recuperación en los meses siguientes: octubre, noviembre y diciembre de 2006 y en los 3 primeros meses del 2007, que sigue estando por debajo del “Índice de Pasajeros por kilómetro recorrido” (IPK), que para el mismo periodo se venía presentando en los años anteriores.

- 2.2. LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, ADVIERTE SOBRE EL PELIGRO QUE REPRESENTA PARA LOS NIÑOS QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR CONTRATADO POR LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN, SEA SUMINISTRADO POR CONDUCTORES INFRACTORES REINSIDENTES Y MOROSOS DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO.

El “*transporte escolar* es una de las estrategias implementadas en el Distrito capital a partir de 1995 para garantizar la calidad, cobertura, acceso y permanencia, en aquellas localidades donde se presenta déficit de oferta educativa oficial para niños y jóvenes. Para la prestación del servicio de transporte público especial<sup>20</sup>, que a nivel de transferencia beneficia a la población más pobre de la ciudad; la autoridad distrital del transporte debe asegurar que la prestación se haga en las mejores condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, a que hace referencia el artículo 3º de la Ley 336 de 1996<sup>21</sup>. Igualmente, es obligación de la autoridad distrital vigilar que los particulares contratados para la prestación del servicio de transporte escolar, además, de contar con vehículos técnicamente homologados y en condiciones optimas técnicas operados con conductores idóneos, capacitados y respetuosos de las normas de tránsito y transporte, también cumplan con la normatividad que para tal fin haya expedido el Ministerio del Transporte y que de acuerdo al artículo 8º del decreto nacional 174

<sup>20</sup> Decreto Nacional 174 de 2001 Artículo 6º. *Servicio público de transporte terrestre automotor especial*. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

<sup>21</sup> “Artículo 3º, L. 336/96: “Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo. La negrilla y el subrayado es nuestro.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

de 2001<sup>22</sup> es la autoridad que regula el transporte público terrestre automotor especial.

Tal como se observa en el cuadro siguiente, en el año 2006 el transporte escolar benefició cerca de 34,291 niños<sup>23</sup> de los estratos 1, 2 y 3, que se quedaron sin cupo en los establecimientos de educación oficial cercanos a sus viviendas, y que dada su precariedad de recursos económicos no hubieran podido estudiar.

**CUADRO No.4  
ALUMNOS QUE EN EL 2006 SE BENEFICIAN DEL TRANSPORTE ESCOLAR  
SUMINISTRADO POR LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN**

LOC. DESTINO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL No. DE TRANSPORTADOS
LOC. ORIGEN																					
1	1685																				1685
2		620																			620
3																					0
4				539		21													47		607
5					1678														28		1706
6																					0
7			248			173	486	383		63			28	178	95	469	57	236			2416
8								964								75	10	15			1064
9			51						357							48					456
10										2746											2746
11	402	96	189							944	3630	4246	256								9763
12												228									228
13												23									23
14																					0
15																					0
16																					0
17																					0
18						62												4117			4179
19			320			2592									77	19	14	2405	2782		8209
20																				589	589
TOTAL	2087	716	808	539	1678	2848	486	1347	357	3753	3630	4497	284	178	172	611	81	6848	2782	589	34291

Fuente: Secretaría de Educación Distrital

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

Para la prestación del servicio, la Secretaría de Educación contrata con seis (6) empresas, la operación de 971 rutas<sup>24</sup>, que tienen origen en 14 localidades de la ciudad donde se presentó una oferta deficitaria de 34,291<sup>25</sup> puestos de estudio y como destino las Instituciones Educativas ubicadas en las

<sup>22</sup> Decreto Nacional 174 de 2001 Autoridades competentes .Artículo 8°. *Autoridad de transporte*. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte.

<sup>23</sup> Evolución de la población escolar beneficiada en instituciones oficiales del Distrito: 1995 (2,130 niños), 1996 (4,800), 1997 (8,500), 1999 (15,000), 2000 (23,647), 2001 (25,527), 2002 (26,659), 2003 (24,698), 2004 (30,785), 2005 (33,173), 2006 (34,291), 2007 (35,425 niños)

<sup>24</sup> Las rutas en su recorrido tienen en promedio seis (6) paraderos, los cuales son establecidos de acuerdo con las características de los alumnos beneficiados, así: el servicio de puerta a puerta que se ofrece a los niños del nivel preescolar o para aquellos que presenten algún tipo de deficiencia física o mental, para lo cual la distancia entre la residencia y el paradero no debe sobrepasar los 200 metros, el servicio regular que se ofrece a los estudiantes que pueden desplazarse sin ningún tipo de limitación por la infraestructura peatonal de la ciudad para lo cual se han establecido paraderos ubicados estratégicamente.

<sup>25</sup> Usaquén (1685), Chapinero (620), San Cristóbal (607), Usme (1706), Bosa (2,416), Kennedy (1064), Fontibon (456), Engativá (2746), Suba (9763), Barrios Unidos (228), Teusaquillo (23), Rafael Uribe (4179), Ciudad Bolívar (8209), Sumapaz (589)



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**localidades en donde la oferta de pupitres supera la demanda educativa** para estudiantes matriculados en los grados cero (0) al nueve (9) de educación media; para lo cual con recorridos inferiores a una (1) hora en la zona urbana y una hora y media (1.5) en la zona rural<sup>26</sup> se utilizaron 691 vehículos<sup>27</sup> y 779 conductores

**1. Los contratistas de La Secretaría de Educación suministran conductores infractores de las normas de tránsito y vehículos que deben impuestos de rodamiento y multas por revisión Tecnomecánica.**

La Contraloría de Bogotá, efectúa en marzo 28 de 2007, un cruce con las bases de datos de la Secretaría de la Movilidad e impuestos Distritales, de las 779 cédulas de los conductores y los 691 vehículos que transportaron durante el 2006 los 34,291 niños beneficiados con el transporte escolar, encontrándose lo siguiente:

- De los 779 conductores, 358 aparecen como infractores de las normas de tránsito con deudas cercanas a los \$1,142 millones.
- De los 691 vehículos, 35 deben \$41 millones por concepto de impuesto de rodamiento.
- 44 vehículos aparecen reportados con deuda por revisión Tecnomecánica que asciende a \$28.3 millones.

2.2.1. De los 779 conductores, 358 aparecen como infractores de las normas de tránsito con deuda cercana a \$1,142 millones.

**CUADRO No. 5  
CONDUCTORES CONTRATADOS POR LA SED, CON DEUDAS POR COMPARENDOS**

AÑO DE LA INFRACCIÓN COMPARENDOS	VALOR DE LOS COMPARENDOS	
	(\$)	%
1997	8.335.000	0,73%
1998	52.086.700	4,56%
1999	47.819.800	4,19%
2000	88.860.000	7,78%
2001	63.834.000	5,59%
2002	71.431.100	6,26%
2003	121.044.500	10,60%

<sup>26</sup> Tal como quedo establecido en la resolución 4101 de diciembre de 2004.

<sup>27</sup> Con una edad promedio de 13 años, que corresponden al modelo 1993. el Decreto Nacional 174 de 2001. Artículo 60, establece. Topología vehicular. La prestación del servicio de transporte escolar podrá prestarse en equipos clase automóvil, microbús, camioneta, bus y buseta y en ningún caso el modelo del vehículo podrá ser superara los veinte (20) años de edad.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

AÑO DE LA INFRACCIÓN COMPARENDOS	VALOR DE LOS COMPARENDOS	
	(\$)	%
2004	276.114.350	24,19%
2005	217.968.200	19,09%
2006	163.921.800	14,36%
2007	30.248.500	2,65%
<b>TOTAL</b>	<b>1.141.663.950</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Secretaría de la Movilidad.

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

De los 779 conductores contratados por la Secretaría de Educación, 358 le deben a la ciudad \$1,142 millones por concepto de infracciones cometidas durante los últimos 10 años, de las cuales el 71% corresponden a infracciones cometidas durante los últimos cuatro años (2003-2006).

**CUADRO No.6  
CONDUCTORES CONTRATADOS POR LA SED, CON DEUDAS POR COMPARENDOS**

RANGO DE LA DEUDA	CONDUCTORES MOROSOS		VALOR DE LOS COMPARENDOS	
	Conductores	%	(\$)	%
Menos de \$1 millón	135	37,71%	64.851.350	5,68%
Entre \$1 y \$3 millones	117	32,68%	221.231.800	19,38%
Entre \$3 y \$6 millones	49	13,69%	208.041.900	18,22%
Entre \$6 y \$10 millones	33	9,22%	248.820.100	21,79%
Entre \$10 y \$12 millones	10	2,79%	112.116.200	9,82%
Entre \$12 y \$14 millones	1	0,28%	13.008.400	1,14%
Entre \$14 y \$16 millones	2	0,56%	29.640.900	2,60%
Entre \$16 y \$18 millones	3	0,84%	51.460.600	4,51%
Entre \$18 y \$20 millones	1	0,28%	18.604.200	1,63%
Entre \$20 y \$22 millones	2	0,56%	43.140.000	3,78%
Entre \$22 y \$24 millones	3	0,84%	69.466.600	6,08%
Entre \$24 y \$26 millones		0,00%		0,00%
Entre \$26 y \$28 millones		0,00%		0,00%
Entre \$28 y \$30 millones	1	0,28%	29.994.300	2,63%
Entre \$30 y \$32 millones	1	0,28%	31.287.600	2,74%
<b>TOTAL</b>	<b>358</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.141.663.950</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Secretaría de la Movilidad

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

De los 358 conductores infractores-morosos: dos (2) tienen deudas entre los \$29 y \$32 millones cada uno, veintidós (22) deudas entre \$10 y \$24 millones, treinta y tres (33) infractores-morosos tiene deudas entre \$6 y \$10 millones, cuarenta y



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

nueve (49) tienen deudas entre \$3 y \$6 millones y doscientos cincuenta y dos (252) infractores morosos tienen deuda interior a los \$3 millones.

2.2.2. De los 691 vehículos, 35 deben \$41 millones por concepto de impuesto de rodamiento.

En la Tesorería Distrital, a marzo de 2007, aparecen como deudores morosos en cuantía de \$41 millones, 35 de los 691 vehículos que cubren las rutas de transporte escolar contratadas por la Secretaría de Educación.

**CUADRO No.7  
VEHÍCULOS CONTRATADOS POR LA SED, QUE DEBEN IMPUESTO DE RODAMIENTO**

PLACA	CONTRATISTA	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
SOA722	Renetur S.A.	3,809,000	3,410,000	3,055,000	2,753,000	1,938,000	1,509,000	16,474,000
SFI489	Senaltur S.A.			467,000	443,000	405,000	379,000	1,694,000
SGL300	Senaltur S.A.	776,000	750,000					1,526,000
SGC253	Renetur S.A.				248,000	235,000	218,000	701,000
SEJ923	Senaltur S.A.		205,000			192,000	186,000	583,000
SGI304	Renetur S.A.						453,000	453,000
SFY134	Renetur S.A.						382,000	382,000
SFS436	Renetur S.A.						356,000	356,000
SFT518	Renetur S.A.						356,000	356,000
SGO472	Senaltur S.A.						353,000	353,000
SFA567	Renetur S.A.						275,000	275,000
SFL556	Renetur S.A.						218,000	218,000
SFA212	Senaltur S.A.					216,000		216,000
SCJ977	Senaltur S.A.		175,000					175,000
SGM130	UT Lutrans Escondor		698,000	630,000	570,000	450,000	406,000	2,754,000
SGB126	UT Lutrans Escondor	760,000	684,000			493,000		1,937,000
SGI640	UT Lutrans Escondor		684,000	615,000			382,000	1,681,000
SFN124	UT Lutrans Escondor		299,000		281,000	264,000	228,000	1,072,000
SFK329	UT Lutrans Escondor	279,000	267,000			206,000		752,000
VDO785	UT Lutrans Escondor						349,000	349,000
SFI575	UT Lutrans Escondor					250,000		250,000
SFA221	UT Lutrans Escondor		237,000					237,000
SGT936	UT. ITE		638,000				443,000	1,081,000
SHC223	UT. ITE		994,000					994,000
SFJ838	UT. ITE				272,000	238,000	223,000	733,000
SGT935	UT. ITE		684,000					684,000
SFP818	UT. ITE	314,000					248,000	562,000
SGH583	UT. ITE				478,000			478,000
SGG610	UT. ITE						335,000	335,000
SEE656	UT.Colturex Lincoltur		207,000	202,000	200,000	193,000	188,000	990,000
SFZ961	UT.Colturex Lincoltur	709,000						709,000
SGR127	UT.Colturex Lincoltur					553,000		553,000
UZA309	UT.Colturex Lincoltur	279,000						279,000
SFJ993	UT. V y T		237,000				236,000	473,000
SFM892	UT. V y T					264,000		264,000
<b>TOTALES</b>		<b>6,926,000</b>	<b>10,169,000</b>	<b>4,969,000</b>	<b>5,245,000</b>	<b>5,897,000</b>	<b>7,723,000</b>	<b>40,929,000</b>

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital

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

La deuda de impuesto por rodamiento aparece causada durante el periodo 2001-marzo de 2007.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

2.2.3. De los 691 vehículos, 44 deben \$28 millones por concepto de multas impuestas por revisión Tecnomecánica.

**CUADRO No.8  
VEHÍCULOS CONTRATADOS POR LA SED, QUE DEBEN REVISIÓN TECNOMECÁNICA**

CONTRATISTA DE LA SED	PLACA DEL VEHÍCULO	VALOR MULTAS POR REVISIÓN Tecnomecánica							TOTAL
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
UT. COLTUREX - LINCOLTUR	SKA991	885.200	1.057.000	332.000	358.000	381.600	408.000		3.421.800
SENALTUR S.A.	XFJ458	477.000	1.079.800	332.000	358.000	381.600	408.000		3.036.400
UT. COLTUREX - LINCOLTUR	SEE656	477.000	404.400	166.000	179.000	190.800	204.000		1.621.200
SENALTUR S.A.	SGD160	95.400		332.000	358.000	381.600	408.000		1.575.000
SENALTUR S.A.	SOA743	286.200	543.700	166.000	179.000	190.800	204.000		1.569.700
SENALTUR S.A.	SKB149		524.700	166.000	166.000	179.000	190.800	204.000	1.430.500
SENALTUR S.A.	SGR285				358.000	381.600	408.000		1.147.600
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SFN124				358.000	381.600	408.000		1.147.600
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SGM130		257.500	166.000	179.000	190.800	204.000		997.300
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SGM401					381.600	408.000		789.600
SENALTUR S.A.	SFN381						612.000		612.000
SENALTUR S.A.	SEJ923					179.000	190.800	204.000	573.800
SENALTUR S.A.	SGU093					179.000	190.800	204.000	573.800
RENETUR S.A.	SHJ570				179.000	190.800	204.000		573.800
SENALTUR S.A.	SGU093					179.000	190.800	204.000	573.800
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SFY674				179.000	190.800	204.000		573.800
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SFY674				179.000	190.800	204.000		573.800
SENALTUR S.A.	SGL300						572.400		572.400
SENALTUR S.A.	SGL300						572.400		572.400
RENETUR S.A.	SGF588							408.000	408.000
SENALTUR S.A.	SFY841							408.000	408.000
SENALTUR S.A.	SFD204						408.000		408.000
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SGD298						408.000		408.000
UT. COLTUREX - LINCOLTUR	SGE548						190.800	204.000	394.800
SENALTUR S.A.	SFI489			166.000	166.000				332.000
SENALTUR S.A.	SFI489			166.000	166.000				332.000
SENALTUR S.A.	OTD907							204.000	204.000
UT. LUTRANS - ESCONDOR	VDO785						204.000		204.000
UT. V Y P	SFJ993						204.000		204.000
SENALTUR S.A.	SFD204						204.000		204.000
UT. LUTRANS - ESCONDOR	SGI640						204.000		204.000
UT. V Y P	SFQ540							204.000	204.000
RENETUR S.A.	SFS436						204.000		204.000
SENALTUR S.A.	OTD907							204.000	204.000
SENALTUR S.A.	SGD251						204.000		204.000
SENALTUR S.A.	SGO472						204.000		204.000
UT. ITE	SGM299						204.000		204.000
SENALTUR S.A.	SCJ984							204.000	204.000
SENALTUR S.A.	SCJ977						204.000		204.000
SENALTUR S.A.	SFD204						204.000		204.000



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

CONTRATISTA DE LA SED	PLACA DEL VEHÍCULO	VALOR MULTAS POR REVISIÓN Tecnomecánica							TOTAL
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
UT. ITE	SFL480						204.000		204.000
UT. LUTRANS - ESCONDOR	VDO785						204.000		204.000
UT. COLTUREX - LINCOLTUR	SFZ961							204.000	204.000
UT. ITE	SGA503						190.800		190.800
<b>TOTAL</b>		<b>2.220.800</b>	<b>3867100</b>	<b>1992000</b>	<b>3362000</b>	<b>4150400</b>	<b>9837600</b>	<b>2856000</b>	<b>28.285.900</b>

Fuente: Secretaría de Hacienda Distrital

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

Consultada la base de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, se encontró, que 44 de los 691 vehículos que efectúan el transporte escolar a los establecimientos públicos le deben a Bogotá \$28.2 millones por concepto de multas impuestas por la revisión Tecnomecánica correspondiente al periodo 2001-marzo de 2007.

Para la Contraloría de Bogotá, es claro, que la Secretaría de Educación Distrital, para la prestación del “servicio de transporte escolar en las entidades oficiales”, ha venido contratando el servicio con seis (6) contratistas, **que utilizan conductores que de manera sistemática e irresponsable se han convertido en infractores de la normas de tránsito**, lo que se constituye en una situación permanente de riesgo para los mas de 34,000 niños de las localidades pobres que presentan déficit de oferta educativa oficial para niños y jóvenes.

Esta situación, denota una vez más, que al menos en lo que corresponde al transporte escolar, la Secretaría de Educación y la Secretaría Distrital de Movilidad (antes Secretaría de Tránsito); desarrollan esta actividad de manera independiente, sin que exista una articulación interinstitucional, con riesgos para la población escolar.

A raíz de lo encontrado por la Contraloría de Bogotá, este ente de control, en febrero 28 de 2007 solicitó a la Secretaría de la Movilidad, que a la luz de lo normado en el Decreto Nacional 174 de 2001 y demás normas vigentes, se le practicara la revisión Tecnomecánica y verificación de cinturones de seguridad, salidas de emergencia, equipo de control de velocidad, etc, a un total 524 rutas (49%) que prestan el servicio en 64 centros de educación oficial, desconociéndose hasta el momento, los resultados de lo que haya encontrando la Policía de Tránsito encargada de esta verificación, pues a la fecha no se ha obtenido respuesta en este sentido.

**Esta situación grave, encontrada en el servicio de transporte escolar prestado en los centros educativos oficiales, se constituye en una situación**



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”***

**de alarma de lo que pueda estar sucediendo en el transporte escolar  
contratado por los ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS PRIVADOS.**



### **3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA**

#### **3.1. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO.**

La evaluación del sistema de control interno correspondiente a la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, entidades que se encuentran suprimida y en liquidación, respectivamente, en virtud del Acuerdo 257 de 2006 expedido por el Concejo de Bogotá y sus decretos reglamentarios, se realiza para efectos de identificar las principales deficiencias que se han establecido producto del seguimiento realizado a cada uno de los componentes de integralidad que se presentan en los resultados de la auditoría.

La metodología utilizada por parte del Ente de Control pretende, con base en el proceso auditor realizado de una forma cualitativa, establecer las principales dificultades que en materia de principios, controles, compromisos, identificación y mitigación de riesgos, procesos y procedimientos, etc., se han detectado.

En los aspectos de información de la entidad se deben tener previstos mecanismos de autocontrol verificando los documentos que llegan al área para sus respectivos registros debiéndose dar aplicación a los principios y valores de conformidad con las orientaciones de la alta dirección, situación que no se ve reflejada en las actividades desarrolladas por el área durante la vigencia 2006 y con base en los resultados de esta auditoría.

Cabe aclarar que, por lo intempestivo del inicio del proceso de liquidación se presentaron falencias en la entrega de los puestos de trabajo, por parte de los funcionarios salientes, proceso que no se dio con base en una planeación ni con unos procesos de empalme adecuados, generándose improvisación y por consiguiente dificultades en el suministro de la información por parte de los nuevos funcionarios.

Con la anterior claridad se puede indicar igualmente que la interacción entre las diferentes dependencias no es eficiente, por cuanto se presentan inconsistencias en las conciliaciones entre áreas principalmente por la falta de sistemas interactivos, tal es el caso de Tesorería que no cuenta con sistemas de información y el área de almacén en la cual el sistema presenta inconsistencias que generan cálculos manuales, errores en la información reportada al área contable y en general ausencia de control de la misma agravado con la circunstancia de que los manuales de procedimientos no se encuentran actualizados.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

La información que proviene del exterior y en la cual se reportan los datos que principalmente conforman la cuenta contable Deudores correspondientes a la cartera por comparendos maneja reportes globales perdiéndose el debido control y generando riesgos por la falta de conciliación de esta información.

El sistema mediante el cual se maneja la contabilidad Novasoft presenta dificultades en lo referente a los diferentes cálculos.

En cuanto al manejo presupuestal se evidenció que la información que debió ser reportada por la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT ( En liquidación) a través del programa SIVICOF, no se reportó en el tiempo fijado y con la cantidad y calidad estipuladas para informar con objetividad los valores realmente ejecutados.

Para el área de contratación se evidencia dificultad en el manejo físico de la documentación que soporta los procesos pre-contractuales, contractuales y post-contractuales por el desorden de los documentos, errores de archivo y falta de foliación, principalmente evidenciando que no se tienen establecidos lineamientos estratégicos con el propósito de orientar las diferentes decisiones del área frente a los riesgos que pueden afectar ni se tienen identificados los efectos potenciales que generen riesgos e impidan el logro de sus objetivos.

La información correspondiente a Balance Social no fue reportada a través del SIVICOF, razón por la cual no se adelantó la evaluación dado que, según información suministrada al grupo auditor, no se cuenta con funcionarios que tuvieran el conocimiento del tema haciéndose manifiesta la falta de planeación y previsión para atender el proceso de empalme por la reestructuración de entidades.

Por todo lo anterior, al interior de la entidad, se establece que el Sistema de Control Interno es deficiente e incumple los lineamientos generales establecidos en la Ley 87 de 1993 y demás normatividad vigente.

### 3.2. EVALUACIÓN AL PLAN DE DESARROLLO Y DEL BALANCE SOCIAL.

#### 3.2.1. Plan de Desarrollo

El Plan de Desarrollo para la ciudad de Bogotá, D.C., fue expedido con el Acuerdo Distrital No. 119 del 3 de junio de 2004, *“Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, D.C. 2004-2008 Bogotá sin Indiferencia un compromiso social contra la Pobreza y la Exclusión”*.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Este acuerdo reúne las políticas, estrategias, programas y proyectos a través de los cuales la Administración Distrital dará cumplimiento a los compromisos que adquirió el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. en su programa de Gobierno “Lucho por Bogotá Moderna y Humana”.

Con base a lo expuesto anteriormente, el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT tiene participación en ocho (8) proyectos de inversión que responden a los objetivos y metas del Plan de Desarrollo para Bogotá, así:

*3.2.1.1. Presupuesto asignado a cada uno de los proyectos ejecutados en la Secretaría de Tránsito y Transporte –FONDATT.*

**CUADRO No.9  
PRESUPUESTO POR PROYECTOS**

PROYECTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	% DE PARTICIPACION	GIROS	RESERVAS	Millones de \$
					% DE EJECUCION
0339:Plan Maestro de movilidad	8.076.8	7.33	475.0	1.257.4	21.45
1165:Promoción de la movilidad segura	3.986.1	3.65	380.9	907.9	32.33
0348:Integración de tecnologías de información	6.340.2	5.75	1.902.3	3.346.5	82.79
6094:Fortalecimiento Institucional de la STT	7.115.9	6.45	5.471.4	796.1	88.08
6219:Apoyo institucional (Conv. STT-Policía Nal)	26.018.7	23.61	5.244.4	13.432.6	71.78
7132: Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera	2.770.4	2.51	1.374.8	846.2	80.16
7253 Generar movilidad con seguridad	2.725.0	2.47	2.225.3	394.9	96.16
7254 Expansión y mejoramiento del sistema de control	53.144.5	48.23	10.281.4	30.369.6	76.49
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>110.177.7</b>	<b>100.00%</b>	<b>27.295.50</b>	<b>49.547.33</b>	<b>69.74</b>

FUENTE: Ejecución del presupuesto de gastos e inversiones STT-FONDATT, expedida en 12-3-2007

Con el cuadro anterior, observamos que los proyectos que tuvieron menos reservas presupuestales para la vigencia siguiente fueron (6094) Fortalecimiento Institucional de la STT, (7132) Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera y (7253) Generar movilidad con seguridad.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

Al proyecto 0339 Plan Maestro de Movilidad, se destinaron recursos por \$8.076.8 millones, es decir el 7.33% del total del valor presupuestado en inversión directa y su ejecución alcanzada para la vigencia 2006, fue del 21.45%.

El proyecto 1165 Promoción de la Movilidad Segura tuvo una asignación total de recursos por valor de \$3.986.1 millones, es decir 3.65% del total presupuestado y su ejecución fue del 32.33% para el 2006.

Para el proyecto 348 Integración de Tecnologías de Información se apropiaron recursos en cuantía de \$6.340.2 millones, con un 5.75% del valor total presupuestado y la ejecución alcanzada para la vigencia 2006 fue del 82.79 %.

En cuanto al proyecto 6094 Fortalecimiento Institucional de la STT, los recursos apropiados ascendieron a \$7.115.9 millones, es decir el 6.45% del total del valor presupuestado y su ejecución fue del 88.08%.

El proyecto 6219 Apoyo Institucional (Convenio STT - Policía Nacional) destinó recursos en cuantía de \$26.018.7 millones, es decir 23.61% del total del valor presupuestado y la ejecución que alcanzó durante la vigencia fue del 71.78%.

Al proyecto 7132 Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera se destinaron recursos por \$2.770.4 millones, es decir el 2.51% del total del valor presupuestado, su ejecución presupuestal fue del 80.16%.

Para el proyecto 7253 Generar Movilidad con seguridad, se le destinaron recursos por valor de \$2.725.0 millones, es decir el 2.47% del total del valor presupuestado y la ejecución alcanzada durante la vigencia fue del 96.16%.

El proyecto 7254 Expansión y mejoramiento del sistema integral de control, se le destinaron recursos por un valor de \$53.144.5 millones, es decir el 48.12% del total del valor presupuestado, alcanzando una ejecución durante la vigencia del 76.49%.

Se solicitaron los informes de metas de los ocho proyectos, y solo fueron entregados los informes de siete, faltando los informes del proyecto 339 “Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá con visión regional.”

A continuación vemos los avances de las actividades de los proyectos 339, 1165 y 7254, durante la vigencia 2006.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.2.1.2. *Avance de las actividades de formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá con visión regional. (339)*

**CUADRO No.10  
PROYECTO 0339**

ACTIVIDADES	PONDER	AVANCE %
1. Formular y adoptar por decreto el Plan Maestro de Movilidad	5	5
2. Diseñar un sistema de redes ambientales	0	0
2.1 Aprobación de Banco Mundial	6	2.4
2.2 Invitación a presentar propuestas y recepción de las mismas	7	0
3. Diseñar un sistema de centro actividad logística	0	0
3.1 Proceso licitatorio y selección de proponentes	5	4.75
3.2 Ejecución del contrato	10	0
4. Diseñar la unidad de gestión e investigación de la seguridad vial	0	0
4.1 Aprobación de banco mundial	4	3.2
4.2 Invitación a presentar propuesta y recepción de las mismas	8	0
5. Diseño y la implementación de intercambiadores modales	0	0
5.1 Estudios previos y pliegos de condiciones	5	5
6. Estrategia de reorganización integral del transporte público colectivo	0	0
6.1 Ejecución de la capacitación de propietarios de Transporte público	10	5.5
6.2 Ejecución de la profesionalización de conductores de transporte público	10	4
7. Estrategia de comunicaciones del Plan Maestro de movilidad	0	0
7.1 Aprobación de banco mundial	5	1
7.2 Invitación a presentar propuesta y recepción de las mismas	5	0
8. Conformar la agenda y lineamientos de movilidad regional	0	0
8.1 Aprobación de banco mundial	5	1.25
8.2 Invitación a presentar propuestas y recepción de las mismas	5	0
9. Conformar agendas locales de movilidad	0	0
9.1 Aprobación de banco mundial	5	1.25
9.2 Invitación a presentar propuestas y recepción de las mismas	5	0
<b>TOTAL AVANCE DEL PROYECTO</b>	<b>100</b>	<b>33.35</b>

Fuente: formato remitido por la entidad a través del SIVICOF a 31-12-06

De acuerdo con la información del anterior cuadro, la actividad que tuvo más avance durante la vigencia fue Ejecución de la capacitación de propietarios de transporte público cuya ponderación fue de (10) y su avance alcanzó el (5.5). Se evidenció que el avance de las actividades apenas alcanza un 33.35%, conllevando con esto al incumplimiento a lo planeado, teniendo en cuenta que el presupuesto definitivo para este proyecto en la vigencia ascendió a \$8.076.80 millones y su ejecución fue tan solo fue \$1.732.41 millones, equivalente al 21.45%.

Lo anterior denota demora en la realización de cada una de las actividades del proyecto, generando insatisfacción dado que al no cumplirse con las actividades programadas en la vigencia se aplazan las soluciones requeridas por la



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

comunidad conllevando a que al final de año, el presupuesto se ejecute en la siguiente vigencia a través de la dinámica de reservas presupuestales.

**3.2.1.3. Avance de las actividades de Promoción de la Movilidad Segura y Prevención de la Accidentalidad Vial (1165)**

**CUADRO No.11  
PROYECTO 1165**

ACTIVIDADES	PONDERADO	AVANCE %
1. Creación, implementación y seguimiento a los comités de seguridad vial	0	0
1.1 Capacitación a los comités empresariales de seguridad vial	8	7.2
1.2 Seguimiento y control del plan de acción de los comités empresariales	6	4.8
1.3 Capacitación en módulos de seguridad vial a conductores	7	5.6
2. Instalar y reforzar patrullas escolares	0	0
2.1 Instalación de patrullas escolares	8	8
2.2 Seguimiento a patrullas escolares	6	3
3. Diseño y producción de herramientas pedagógicas	0	0
3.1 Acciones de divulgación a nivel directivo y masivo dirigido a ciudadanos	8	6.4
3.2 Acciones de divulgación a nivel directivo y masivo	8	6
4. Construcción y adecuación del centro experiencial en la DTP	0	0
4.1 Selección del contratista	6	0
5. Ampliar y mejorar las intervenciones en la comunidad escolar	0	0
5.1 Convocatoria, conformación, seguimiento y control de actividades de los C	9	9
6. Realizar mediciones a través del observatorio de movilidad urbana y crea	0	0
6.1 Conformación de redes sociales en el tema de seguimiento vial	7	2.66
6.2 Implementación del observatorio de movilidad urbana de Bogotá	7	4.9
6.3 Creación centro de información para formadores de la DTP	4	4
7. Creación de estrategias de multiplicadores dentro del proyecto de formación	0	0
7.1 Diseño e implementación de talleres para comités locales de seguridad vial	8	4.4
7.2 Seguimiento y control de los comités locales de seguridad vial	8	5.2
<b>TOTAL AVANCE DEL PROYECTO</b>	<b>100</b>	<b>68.46</b>

FUENTE: formato remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Para este proyecto la actividad que presentó el mayor avance fue Capacitación a los comités empresariales de seguridad vial con (7.2), si tenemos en cuenta el presupuesto definitivo para este proyecto que durante la vigencia fue de \$3.986.10 millones, su ejecución ascendió al 32.33%.

De acuerdo a la muestra evaluada referente a los formatos de seguimiento a las metas de las actividades del proyecto 1165 “Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial”, encontramos que las metas sobrepasan el número de actividades proyectadas en la vigencia como es: meta 1 de 250.000 se sobrepasó a 286.458; meta 3 de 140 patrullas pasan a 158; meta 5 –informar a 54.240 niños, paso a 98.170; la meta 6, programó hasta el mes de mayo formar 62.400 niños y jóvenes en empresas, en el período junio a diciembre formar a



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

50.000 niños, y el resultado de la vigencia presentó la formación a 28.044 niños estableciendo incumplimiento de lo programado.

**3.2.1.4. Avance de las actividades de Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá (7254)**

**CUADRO No.12  
PROYECTO 7254**

ACTIVIDADES	PONDERADO	AVANCE %
1. expansión de la señalización vial de la ciudad	0	0
1.1 Instalación de señales preventivas informativas , reglamentarias y su Inter..	0	0
1.1.1 Selección del contratista	7	2.8
1.2 Instalación de señales verticales informativas elevadas tipo bandera y su In	0	0
1.2.1 Selección del contratista	7	2.8
1.3 Implementación de la señalización horizontal de la ciudad y su interventor	0	0
1.3.1 Selección del contratista	7	2.45
1.4 Suministro e implementación de señalización vertical y horizontal	0	0
1.4.1 Selección del contratistas	2	.7
1.4.2 Ejecución del contrato	5	.5
2. Mantenimiento de la señalización vial de la ciudad	0	0
2.1 Mantenimiento rutinario de la señalización vial y su interventoria	0	0
2.1.1 Selección del contratista	2	.6
2.1.2 Ejecución del contrato	4	0
3. Expansión del sistema de semaforizacion de la ciudad	0	0
3.1 Adquisición de elementos para las intersecciones semaforizadas, bombillos	0	0
3.1.1 Selección del contratista	1	.7
3.1.2 Ejecución del contrato	3	.6
3.2 Adquisición de elementos para las intersecciones semaforizadas y su mant	0	0
3.2.1 Selección del contratista	1	.47
3.2.2 Ejecución del contrato	3	0
4. Operación y mantenimiento del sistema de semaforización de la ciudad	0	0
4.1 Planeamiento de trafico semafórico para la ciudad	0	0
4.1.1 Selección del contratista	3	3
4.1.2 Ejecución del contrato	4	.8
4.2 Mantenimiento preventivo y correctivo de bases y postes y su interventor	0	0
4.2.1 Selección del contratista	2	2
4.2.2 Ejecución del contrato	4	.4
4.3 Mantenimiento de UPS	0	0
4.3.1 Selección del contratista	2	.5
4.3.2 Ejecución del contrato	4	0
4.4. Mantenimiento de red eléctrica y su interventoria	0	0
4.4.1 Selección del contratista	2	1
4.4.2 Ejecución del contrato	4	.4
4.5 Mantenimiento de las obras civiles	0	0
4.5.1 Selección del contratista	2	1.5
4.5.2 Ejecución del contrato	5	1
4.6 Mantenimiento de detectores de trafico y su interventoria	0	0
4.6.1 Selección del contratista	1	.45
4.6.2 Ejecución del contrato	3	0
4.7 Consultaría para la estructura del sistema inteligente de transporte	0	0



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

ACTIVIDADES	PONDERADO	AVANCE
4.7.1 Selección del contratista	2	2
4.7.2 Ejecución del contrato	4	0
5. Estudios técnicos de tránsito y transporte	0	0
5.1 Toma de información de campo para el programa de monitoreo	0	0
5.1.1 Selección del contratista	2	1
5.1.2 Ejecución del contrato	5	1.5
6. Control al estacionamiento	0	0
6.1 Evaluación de la oferta potencial de cupos de estacionamientos en vía	0	0
6.1.1 Selección del contratista	3	1.35
6.1.2 Ejecución del contrato	6	0
<b>TOTAL AVANCE DEL PROYECTO</b>	<b>100</b>	<b>28.52</b>

FUENTE: formato remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Con la información anterior y su comparación con la ponderación de metas se observa que el avance para este proyecto fue únicamente del (28.52). De otra parte cabe anotar que, para este proyecto el presupuesto definitivo fue para la vigencia \$53.144.6 millones y su ejecución del 76.49%

### 3.2.1.5. Problema de Movilidad

Los problemas identificados para la atención adecuada de la movilidad disponen de los siguientes recursos:

**CUADRO No.13**  
**EJECUCION PRESUPUESTAL DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA DE LA MOVILIDAD**

Millones de \$

PROYECTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	% DE PARTICIPACION	PRESUPUESTO EJECUTADO		
			GIROS	RESERVAS	% DE EJECUCION
0339 Plan maestro de movilidad	8.076.8	8.98	475..0	1.257.4	21.45
6219 Apoyo Institucional	26.018.7	28.92	5.244.4	13.432.6	71.78
7253 Generar movilidad con seguridad	2.725.0	3.02	2.225.3	394.9	96.16
7254 Expansión y mejoramiento del sistema integral	53.144.6	59.08	10.281.4	30.369.6	76.49
<b>TOTAL</b>	<b>89.965.0</b>	<b>100</b>	<b>18.226.1</b>	<b>45.454</b>	<b>70.78</b>

Fuente: Ejecución Presupuestal FONDATT-2006

La ejecución de los proyectos que atienden el problema de movilidad presentó individualmente el siguiente comportamiento: 0339 Plan Maestro de Movilidad con un cumplimiento del 21.45% , 6219 Apoyo Institucional (convenio STT-Policía Nacional) con un cumplimiento del 71.78% , 7253 Generar Movilidad con



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

seguridad con un cumplimiento del 96.16% y el 7254 Expansión y mejoramiento del sistema integral de control con un cumplimiento del 76.49%, evidenciando que la ejecución física de los proyectos que atienden el problema de la movilidad en la vigencia fue de 70,78%.

3.2.1.6. *Problema de Educación y Prevención Vial*

**CUADRO No.14  
EJECUCION PRESUPUESTAL DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA DE  
EDUCACION Y PREVENCION VIAL**

Millones de \$

PROYECTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	%DE PARTICIPACION	PRESUPUESTO EJECUTADO		
			GIROS	RESERVAS	% DE EJECUCION
1165 Promoción de la Movilidad segura	3.986.1	4.64	380.9	907.9	32.33
6219 Apoyo Institucional (convenio STT-Policía Nal)	26.018.7	30.29	5.244.4	13.432.6	71.78
7253 Generar Movilidad con seguridad	2.725.0	3.18	2.225.3	394.9	96.16
7254 Expansión y mejoramiento del sistema integral	53.144.6	61.89	10.281.4	30.369.6	76.49
<b>TOTAL</b>	<b>85.874.3</b>	<b>100.00</b>	<b>18.132.1</b>	<b>53.275.3</b>	<b>83.15</b>

Fuente: Ejecución Presupuestal FONDATT-2006

Estos cuatro (4) proyectos tienen que ver con la atención del problema de Educación y Prevención Vial, los cuales individualmente presentan el siguiente cumplimiento: 1165 Promoción de la Movilidad segura con un 32.33% , 6219 Apoyo Institucional (Convenio STT-Policía Nacional) del 71.78%, 7253 Generar Movilidad con seguridad el 96.16% y 7254 Expansión y Mejoramiento del sistema integral de control del 76.49%, para alcanzar una ejecución general de 83.15%.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.2.1.7. Problema de Atención al Usuario.

**CUADRO No.15  
EJECUCION PRESUPUESTAL DE LOS PROYECTOS QUE ATIENDEN EL PROBLEMA DE  
ATENCION AL USUARIO**

Millones de \$

PROYECTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	%DE PARTICIPACION	PRESUPUESTO EJECUTADO		
			GIROS	RESERVAS	% DE EJECUCION
0348 Integración de tecnologías de información	6.340.2	33.46	1.902.3	3.346.5	82.79
6094: Fortalecimiento Institucional de la STT	7.115.9	37.55	5.471.4	796.1	88.08
7132: Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de cartera	2.770.4	14.62	1.374.8	846.2	80.16
7253 Generar movilidad con seguridad	2.725.0	14.37	2.225.3	394.9	96.16
<b>TOTAL</b>	<b>18.951.5</b>	<b>100.00</b>	<b>10.251.4</b>	<b>5.382.6</b>	<b>82.49</b>

Fuente: Ejecución Presupuestal FONDATT-2006

Para la atención del problema Atención al Usuario, los proyectos que intervienen presentaron individualmente un cumplimiento de: 348 Integración de Tecnologías de información con 82.79% ,6094 Fortalecimiento Institucional de la STT de 88.08%,, 7132 Sustanciación de procesos , recaudos y cobro de cartera de 80.16%, 7253 Generar movilidad con seguridad del 96.16%, para una ejecución general de 82.49%.

3.2.1.8 Ejecución por Proyectos y Metas

**CUADRO No.16  
EJECUCIÓN PRESUPUESTAL POR PROYECTOS - 2006**

Millones de pesos.

CODIGO Y NOMBRE DEL PROYECTO	PRESUPUESTO INICIAL	PRESUPUESTO DEFINITIVO	PRESUPUESTO EJECUTADO	% EJEC.
7253:Generar movilidad con seguridad	2.800.0	2.725.0	2.620.2	96.16
<b>339:Formulación e implementación del plan</b>	3.160.1	8.076.8	1.732.4	21.45
7254: Expansión y mantenimiento del sistema integral	40.430.7	53.144.5	40.650.7	76.49
1165: Promoción de la movilidad segura	3.525.2	3.986.1	1.288.8	32.33
6219: Apoyo Institucional (convenio STT-Policía Nal)	24.750.0	26.018.7	18.676.8	71.78
6094: Fortalecimiento Institucional de la	2.194.5	7.115.9	6.267.5	88.08



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”**

STT				
7132: Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera de la STT	3.028.4	2.770.4	2.220.7	80.16
348: Integración de tecnologías de información	7.450.3	6.340.2	5.248.8	82.79
<b>GRAN TOTAL</b>	<b>87.339.2</b>	<b>110.177.6</b>	<b>78.705.9</b>	<b>71.43</b>

Fuente: Ejecución Presupuestal de Gastos e Inversión 31-12-2006, expedido el 12-3-07

Como se observa en el cuadro, los proyectos 339: Formulación e implementación del plan, el presupuesto se ejecutó en un 21.45% y 1165: Promoción de la movilidad segura se ejecutó en un 32.33% en la vigencia y el proyecto 7254 Expansión y mantenimiento del sistema integral” el porcentaje de ejecución fue de 76.49%.

**CUADRO No.17  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 7253-**

Metas	Programado.	Ejecutado.	%
Realizar 374 concejos de movilidad en las localidades	96	214	222.92
Realizar 100710 operativos para la difusión masiva de normas de tránsito	22.000	24.209	110.04
Atender 282534 ciudadanos en los centros locales de movilidad.	58.000	36.405	62.77
Atender 315723 ciudadanos en los puntos de atención móviles	55.000	125.859	228.83
<b>TOTAL....</b>	<b>135.096</b>	<b>186.687</b>	<b>138.18</b>

FUENTE: formato remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Con la información del cuadro anterior vemos que la ejecución de cada una de las metas sobrepasa lo programado.

Se realizó cruce de las metas inscritas en la ficha Estadísticas Básicas de Inversión, EBI, con las metas presentadas en el cuadro observándose que:

- 1- De las seis (6) metas incluidas en la ficha EBI, no fueron tenidas en cuentas las números uno y dos, las cuales eran: a) realizar 34,735 operativos pedagógicos y b) atender 100,366 personas.

**CUADRO No.18  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 339-**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO.	%
Formular 1 Plan Maestro de Movilidad	1.00	1.00	100
Implementar en un 34% el proyecto de “Reorganización del Transporte Público en Bogotá (en el P.A. anterior se implemento el 66%)	13.86	13.86	100
Diseñar 34% una propuesta para la conformación de redes ambientales peatonales seguras Raps en el D.C.	24.00	24.00	100
Avanzar 100% en la capacitación de 4.000 propietarios de transporte Público en el marco de la estrategia de reorganización	50.00	30.00	60.00



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO.	%
integral.			
Avanzar 100% en la profesionalización de 6.800 conductores de Transporte P, (Educación primaria, secundaria y técnica).	24.00	21.00	87.50
Diseñar 36% la factibilidad técnica y financiera de un sistema de zonas de actividad logística y distribución de mercancías para Bogotá y la sabana en el marco	36.00	36.00	100.00
Diseñar 24% la factibilidad técnica legal y financiera de la unidad de gestión e investigación de la seguridad vial sostenible.	24.00	24.00	100.00
Diseñar 15% la factibilidad técnica y económica para la implementación de un programa integral de intercambiadores modales para la ciudad de Bogotá y su entorno.	15.00	15.00	100.00
Divulgar y socializar 100% el avance n la implementación del Plan Maestro de Movilidad.	100.00	37.00	37.00
Estructurar 100% el diseño y/o factibilidad de proyectos de corto plazo establecidos en el Plan Maestro de Movilidad	20.00	16.00	80.00

FUENTE: formato 1014- remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Como se observa en el cuadro anterior vemos que la entidad, durante la vigencia realizó (10) metas de las cuales seis (6) se desarrollaron en un 100%.

Al hacer el cotejo frente a la ficha EBI- se observó, que:

En la ficha EBI hay diez y ocho (18) metas descritas y la entidad solo trabajo en la vigencia diez (10), las ocho (8) restante son:

- 1- Avanzar 100% en el diseño e implementación de siete (7) proyectos que se consideran prioritarios en el marco de la formulación del Plan Maestro de Movilidad.
- 2- Desarrollar un estudio de factibilidad técnica y financiera, del subsistema de zonas de actividad logística para el manejo de cargo en Bogotá y la sabana.
- 3- Realizar cuatro (4) estudios para la implementación del Plan Maestro de Movilidad.
- 4- Avanzar 100% en la implementación del sistema de transporte integrado
- 5- Avanzar 100% en la implementación del sistema inteligente de transporte de la ciudad.
- 6- Avanzar 100% en la implementación del sistema de información de movilidad urbana regional SIMUR.
- 7- Avanzar 100% en la implementación del ordenamiento de estacionamientos
- 8- Diseñar 100% una propuesta para las agendas locales de movilidad.

Con el anterior análisis se observa que al no cumplir con las actividades programadas en la vigencia se demora la solución a los beneficiarios, generando que la ejecución presupuestal se cumpla en vigencia posterior, mediante el mecanismo de reservas presupuestales.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Así mismo, para este mismo proyecto se verificaron los informes de seguimiento a metas mensuales y se estableció:

Mes enero:

- 1.- Formular el 10% restante del plan maestro de movilidad, se hizo el 3%
- 2- Diseñar en un 90% una propuesta para la conformación de redes ambientales peatonales ambientales , se hizo el 5%
- 3.- Avanzar 69% en la capacitación de 4.000 propietarios de transporte público colectivo, se hizo el 3%.
- 4- Avanzar 27% en la profesionalización de 6.800 conductores, se hizo el 2%.

Mes Febrero:

- 1- Se avanzó el 2%, en la meta
- 2- Se avanzó el 5%.
- 3- Diseñar 100% la factibilidad técnica financiera de un subsistema de zonas de actividad logística, se hizo el 8%.
- 4- Diseñar 100% la factibilidad técnica legal y financiera de la unidad e investigación de la seguridad vial, se hizo el 6%.  
En la meta 6- se hizo el 5% y en la meta 7) se hizo el 2%

Mes Marzo:

1. En la meta 1- se hizo el 3%, en la meta 2) se hizo el 5%- en la meta 3) se hizo 8%, en la meta 4) se hizo el 6%.
2. Diseñar 100% la factibilidad técnica y económica para la implementación de un programa integral de intercambiadores modales para la ciudad, se hizo el 13%, la meta 6) se hizo 4%, meta 7) se hizo 2%

**CUADRO No.19  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 7254-**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO	%
Instalar 37800 señales verticales de Tránsito en la malla vial de la ciudad y garantizar el mantenimiento de las señales existentes	8.000.00	4.125.00	51.56
Demarcar 479 kilómetros de corredores de la malla vial de la ciudad	100.00	137.80	137.80
Demarcar 860 zonas escolares en la malla vial d la ciudad	150.00	201.00	134.00
Instalar 444 señales verticales informativas elevadas en la malla vial de la ciudad	120.00	167.00	139.16
Definir el 28215 hectáreas urbanizadas del D.C. cupos potenciales de estacionamiento en vía.	8.175.00	5.090.41	62.27
Definir en 5880 hectáreas urbanizadas del D.C. usos, operación y	0	0	0



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”**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO	%
regulación de zonas de estacionamiento en vía.			
Evaluar 40 zonas con problemas de movilidad para implementar medidas de gestión de tránsito	8.00	6.00	75.00
Evaluar (7) corredores de la malla vial principal para recomendar medidas de mejoramiento del tránsito y/o adecuaciones geométricas	3.00	2.00	66.67
Garantizar en un 99% la operación del sistema de semaforización electrónica de Bogotá, D.C.	99.00	98.22	99.00
Instalar 253 intersecciones semaforizadas nuevas para la expansión del sistema de semaforización (se irá adicionando a la magnitud de la meta. Las intersecciones que por efecto de la expansión vial de la ciudad se deban semaforizar).	81.00	81.00	100.00
Actualizar y modernizar en un 74% las centrales de control del sistema de semaforización electrónica de Bogotá, D.C.	2.00	0.00	0.00
Diseñar 100% el sistema integrado de transporte público.	5.00	2.00	40.00

FUENTE: formato 1014, remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Se realizó el cruce entre la ficha EBI y lo suministrado por la entidad encontrando, que:

En la ficha EBI hay (23) metas inscritas, la entidad en la vigencia a nivel presupuestal tuvo en cuenta doce (12), estableciéndose la ejecución más alta en las metas: Demarcación de los corredores de la malla vial de la ciudad con un 137.80%, demarcación de las zonas escolares en la malla vial de la ciudad con un 134.00%, garantía de la operación del sistema de semaforización electrónica en un 99% y la instalación de 253 intersecciones semaforizadas nuevas para la expansión del sistema de semaforización en un 100%. Así mismo las metas de éste proyecto que no tuvieron en la vigencia ningún avance de ejecución ni presupuestal ni físicamente fueron: Definir en 5880 hectáreas urbanizadas del D.C. usos, operación y regulación de zonas de estacionamiento en vía y actualizar y modernizar en un 74% las centrales de control del sistema de semaforización electrónica de Bogotá, D.C.

**CUADRO No.20  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 1165**

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO	%
Sensibilizar 1742978 ciudadanos en materia de tránsito	250.000.00	286.467.00	114.59
Formar 555769 ciudadanos y conductores de vehículo automotor	96.000.00	91.562.00	95.38
Orientar 53041 ciudadanos que utilizan medios y formas de movilización no motorizada.	0.00	0.00	0.00
Instalar 569 patrullas escolares en los principales puntos críticos de la ciudad, donde se encuentran ubicadas instalaciones educativas	140.00	170.00	121.43
Realizar 22 campañas lúdicas pedagógicas dirigidas a los diferentes usuarios de la vía, que promuevan el cumplimiento voluntario..	5.00	5.00	100.00
Informar 306683 niños a través del módulo del museo de los niños. Jornadas lúdicas y en parques infantiles de tránsito.	54.240.00	104.809.00	193.23



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO	%
Formar 240134 niños a través del programa “Que en Bogotá los niños y las niñas transiten con seguridad	50.000.00	28.044.00	56.09
Generar 92 procesos participativos en relación con la movilidad segura. A través del montaje de comités de movilidad en localidades	70.00	74.00	105.71
Realizar 7 mediciones sobre seguridad vial y comportamientos ciudadanos a través del observatorio de movilidad urbana	3.00	4.00	133.33

FUENTE: formato 1014- remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Se realizó el cruce de metas con la ficha EBI y las metas descritas en ésta son quince (15) de las cuales la entidad tuvo encuentra solo nueve (9). De igual forma vemos que la ejecución del presupuesto es el doble en algunas metas, como es el caso de informar 306.683 niños a través del modulo del museo de los niños, cuyo presupuesto asignado fue de \$54.240.00 y su ejecución fue de \$104.809.00 para un 193.23% , siguiéndole la realización de siete (7) mediciones sobre seguridad vial y comportamientos ciudadanos a través del observatorio en movilidad urbana, cuya asignación fue de \$3.00 millones y su ejecución de \$4.00 millones para un 133.33%. También observamos que la meta orientar 53.041 ciudadanos que utilizan medios y formas de movilización no motorizada, no se programo ningún dinero para esta meta luego se ejecución fue cero (0).

**CUADRO No.21  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 6219**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO.	%
Mantener 13 minutos el tiempo promedio de repuestas de la policía de tránsito al inicio de atención de casos reportados	13.00	11.67	89.77
Revisar 51.522 operativos de control al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte	11.000.00	11.800.	107.35
Revisar 48.3720 vehículos para disminuir la emisión de gases	105.000.00	116.509.00	110.96
Capacitar 1486 policías de tránsito para prestar un mejor servicio	0.00	0.00	0.00
Capacitar 600 policías de tránsito anualmente, para prestar un mejor servicio a la comunidad	600.00	600.00	100.00

FUENTE: formato 1014, remitido por la entidad a través del SIVICOF.

Al hacer el cruce de metas frente a la ficha EBI se encontró que, hay (14) metas y la entidad solo tuvo en cuenta (5) en la meta capacitar a 600 policías de tránsito anualmente, se ejecuto en un 100% el dinero asignado.

En la meta capacitar a 1.486 policías de tránsito para prestar un mejor servicio no se le asigno ningún valor y su ejecución fue cero.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.22  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 6094**

METAS	PROGRAMADO.	EJECUTADO.	%
Mejorar 100% las instalaciones locativas (físicas e inmobiliario) de las diferentes sedes de la STT	20.00	20.00	100.00
Avanzar 100% en la realización de (6) estudios de sismo resistencia para las diferentes sedes de la STT	0.00	0.00	0.00
Suministrar 100% los dispositivos de emergencia en las diferentes sedes de la entidad	20.00	22.00	110.00
Organizar 100% el fondo documental de la STT	22.00	22.00	100.00
Adquirir 100% elementos, herramientas y distintivos para las actividades de servicio al ciudadano.	20.00	20.00	100.00

FUENTE: formato 1014, remitido por la entidad a través del SIVICOF.

De acuerdo a la información del cuadro anterior concluimos que:

En la ficha EBI las metas son diez y ocho (18) y la entidad trabajo solo cinco (5) metas, evidenciando que no se tienen en cuenta todas las metas descritas en la ficha EBI, generando demora para su ejecución conllevando a un atraso y que estos dineros sean ejecutados mediante el mecanismo de reservas presupuestales para ser ejecutado en próxima vigencia.

**CUADRO No.23  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 7132**

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO.	%
Recaudar 72.465 millones de pesos de la cartera morosa de la entidad y así garantizar la financiación del presupuesto de la S.T.T.	15.000.00	25.839.00	172.26
Abrir 60 % anualmente de los procesos que se encuentran en cobro coactivo	60.00	10.00	16.67
Fallar 100% de las investigaciones del 2003 y dejar en auto de pruebas el 100% de las investigaciones del 2004 a empresas. Propietarios y conductores de transporte público colectivo por violación a las normas	0.00	0.00	0.00
Iniciar 80% anualmente, los informes de infracción a las normas contra empresas propietarios y conductores de transporte público individual	0.00	0.00	0.00
Descongestionar 50% anualmente, los procesos contravencionales a las normas por infracciones de tránsito radicados en las inspecciones de tránsito	50.00	15.00	30.00
Fallar 80% anualmente, los procesos en segunda instancia	80.00	10.00	12.50
Fallar 100% de los 536 expedientes que a 31 diciembre 2004 estaban en trámite por violación a las normas de tránsito (según el cuadro se ejecuto en el 2005).	0.00	0.00	0.00
Evacuar 1510 procesos por choques simples que están pendientes de resolver a dic.2004.	0.00	0.00	0.00
Fallar 100% de los 536 expedientes que a 31-12-04 estaban en trámite por violación a las normas de tránsito(No se ha asignado	0.00	0.00	0.00



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO.	%
ningún valor en las otras vigencias)			
Impulsar el 80% anualmente, de los expedientes relacionados con infracciones a transporte público, que se adelantan contra empresas, propietarios y conductores.	80.00	15.00	18.75

FUENTE: formato 1014 remitido por la entidad a través del SIVICOF.

De conformidad con el cuadro anterior podemos ver que se reportan once (11) metas y en la ficha EBI se registran quince (15), así mismo hay dos metas que durante la vigencia como en las vigencias anteriores su ejecución es cero y son: Evacuar 15.110 procesos por choques simples que están pendientes de resolver a diciembre de 2004, como vemos esta meta según su planeación debió ejecutarse en la vigencia 2005. Y la meta fallar 100% de los 536 expedientes que a 31-12-2004, estaban en trámite por violación a las normas de tránsito, tanto en transporte público individual como colectivo; Metas que no se cumplieron en la vigencia 2005 ni en la que nos ocupa.

**CUADRO No.24  
METAS REALIZADAS EN LA VIGENCIA - PROYECTO 348**

METAS	PROGRAMADO	EJECUTADO.	%
Adelantar un estudio técnico que nos permita evidenciar las diferentes alternativas que debe acoger la S.T.T. para conformar un sistema integrado de información.(se ejecuto en las vigencias 2004 y 2005 según cuadro).	0.00	0.00	0.00
Mantener un sistema eficiente de interventorias a los servicios de la S.T.T.	1.00	1.00	100.00
Implementar un sistema integrado para gestión administrativa, financiera, operativa, atención a usuarios información gerencial e indicadores y administración documental.	0.40	0.14	35.00
Ampliar un sistema eficiente de control a las normas de tránsito y transporte mediante comparendos electrónicos y otros equipos portátiles	0.30	0.30	100.00
Mejorar y mantener 1 infraestructura tecnológica para la sostenibilidad crecimientos y mantenimiento de red lógica eléctrica, activos de red	1.00	0.81	81.00
Implementar 1 sistema de información dinámico de soporte al plan maestro de movilidad	0.30	0.10	33.33

FUENTE: formato 1014, remitido por la entidad a través del SIVICOF.

De acuerdo al cruce frente a la ficha EBI, es el único proyecto que reporta la totalidad de metas contempladas en la ficha.

**3.2.1.9. Hallazgo Administrativo**

La entidad al iniciarse el proceso auditor, suministró una Ejecución Presupuestal de Gastos e inversiones a fecha 31 diciembre de 2006 y al realizar cruce de información frente a los formularios 1014 reporte de SIVICOF, en cuanto a



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

ponderación y avance de cada una de las metas, se estableció que el documento recibido inicialmente presentaba errores y con posterioridad, en marzo 12 de 2007, se entregó un nuevo documento con información diferente.

Con lo anterior vemos que la información no es confiable, dado que la ejecución presupuestal de fecha diciembre 31 de 2006, recibida inicialmente por este grupo auditor corresponde a la del cierre presupuestal generando incertidumbre respecto a la información suministrada al comprobarse cambios en la información e imposibilitando el cabal ejercicio de las actuaciones a cargo de este Ente de Control.

### 3.2.2. Evaluación Balance Social.

Sobre este tema no se realizó la evaluación en virtud a que, en el SIVICOF, no fue reportada información por parte de la entidad y según información suministrada al grupo auditor, producto de los procesos de reestructuración de las entidades distritales con fundamento en la expedición del Acuerdo 257 de 2006 y sus decretos reglamentarios, no se cuenta con funcionarios que tuvieran el conocimiento del tema.

Con lo anterior se establece falta de planeación y de un adecuado empalme para el desarrollo de las actividades propias de la Secretaría de Tránsito y Transporte y que hoy se deben encontrar a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad.

### 3.3. EVALUACIÓN DE LOS ESTADOS CONTABLES.

- SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ, D.C.

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. hasta la vigencia 2006 ha funcionado como un establecimiento Público del Sector Central adscrito a la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

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

Como hecho importante a tener en cuenta para el desarrollo de la presente auditoría durante la vigencia objeto de la misma, en Noviembre 30 de 2006, fue expedido por el Concejo de Bogotá, el Acuerdo No. 257 “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”.

A partir del anterior acuerdo, para la reglamentación del mismo y como parte del desarrollo de la nueva estructura del Sector de Movilidad, el Señor Alcalde profirió el Decreto No. 564 en Diciembre 29 de 2006 “Por el cual se suprime la Secretaría de Tránsito y Transporte”.

La información contable de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, durante la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006, registra básicamente la nómina correspondiente a la planta de personal de la entidad y una partida de Depósitos entregados en Administración PNUD.

En la cuenta Deudores se refleja un saldo de \$19.895 millones correspondientes a los recursos entregados en administración; la cifra más representativa de este valor corresponde al convenio COL12/2000 suscrito con el PNUD que registra un valor de \$18.767 millones, cifra que se actualiza mensualmente mediante causación de los gastos efectuados a través del convenio y para el manejo de las Cesantías de los trabajadores incluidos en la nómina de la entidad se presenta un saldo de \$1.128 millones deuda de FAVIDI según extracto de dicha entidad con corte a diciembre 31 de 2006.

Efectuado el examen del Balance General y el estado de Actividad Financiera Económica y Social a diciembre 31 de 2006 se examinaron los siguientes rubros:

3.3.1. Otros activos:

Presenta un saldo de \$1.272 millones de cargos diferidos que representan préstamos a empresas de transporte público que no han sido reembolsados y aunque se han venido causando los intereses mensualmente, aún persiste la observación sobre la falta de gestión de cobro para recuperar dicho monto, situación que contraviene los objetivos 1.2.2.1. De gestión...”*Permitir a los diferentes responsables, tomar decisiones tendientes a optimizar el manejo de los recursos y lograr un impacto social positivo*” y el numeral 1.2.2.2. De control *“Facilitar el control interno y externo de la gestión pública para que los recursos se utilicen en forma transparente eficiente y eficaz”* que contempla el Plan General de Contabilidad Pública. La anterior situación genera el riesgo que los recursos se vuelvan incobrables en detrimento del presupuesto de la entidad.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.3.2. Pasivos Estimados- Provisión para Contingencias:

Esta cuenta presenta un saldo de \$427 millones correspondiente a procesos en contra de la entidad fallados en primera instancia, esta cifra no ha sido actualizada por falta de conciliación con la Subsecretaría jurídica de la entidad, situación que incumple con el objetivo de la contabilidad Pública 1.2.5.5 Verificable, la cual *“debe ser susceptible de comprobaciones y conciliaciones exhaustivas o aleatorias internas o externas que acrediten y confirmen su procedencia y magnitud observando siempre la aplicación estricta de las normas existentes para el registro de los hechos o actividades públicas”* generándose incertidumbre sobre la realidad expresada en esta cuenta.

Esta auditoría considera indispensable que la entidad aclare las actividades de mejoramiento realizadas respecto a la observación presentada, sobre este mismo tema, en el proceso auditor llevado a cabo para la vigencia terminada en Diciembre de 2005 y que a continuación se transcribe:

*“Pasivos Estimados y Provisiones y Cuentas de Orden Acreedoras – Responsabilidades Contingentes*

*En la cuenta 27 – Pasivos Estimados, 2710 - Provisión para Contingencias, se encuentra registrado valor que asciende a la suma de \$13.200,80 millones, cifra que no tuvo variación durante la vigencia 2005.*

*En las Notas a los Estados Contables se aclara : ...“En el año 2005 no se efectuó provisión, dado que la Subsecretaría Jurídica no reportó fallos desfavorables al grupo de Contabilidad.” ...*

*De otra parte en la cuenta 91 - Responsabilidades Contingentes, se evidenció partida por valor de . \$44.695,30 millones, registro que es objeto de aclaración en las Notas a los Estados Contables, en los siguientes términos. ...“ Los litigios y demandas laborales corresponden a los procesos que cursan a nombre de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., según listado generado por el sistema SIPROJ de la Secretaría de Gobierno de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., por procesos de nulidad y restablecimiento, reparación directa, nulidad simple, fuero sindical acciones populares y acciones de tutela. Su estado actual se encuentra en sentencias de primera instancia, traslado de alegato de conclusión, notificación de la demanda, contestación de la demanda, entre otros.*

*Se encuentran pendientes por conciliar algunos procesos que no están en el listado generado por el SIPROJ y que habían sido contabilizados en la S.T.T; el listado SIPROJ fue actualizado después del 16 de enero del año en curso, lo que no permitió la conciliación por el tiempo establecido para la entrega de los estados financieros.”...*

*Solicitado por este grupo auditor, informe a la Subsecretaría Jurídica de la STT, sobre la totalidad de procesos en contra de la Secretaría de Tránsito fue suministrado listado que permitió establecer las siguientes diferencias:*



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

CUADRO No. 6  
PROCESOS EN CONTRA DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

			Millones \$
Código	Cuenta	Valor parcial	Valor total
2710	Provisión para Contingencias	13.200,80	
91	Responsabilidades Contingentes	44.695,30	
<b>TOTAL REGISTROS CONTABLES</b>			<b>57.896,10</b>
<b>TOTAL SEGÚN SUBSECRETARÍA JURÍDICA</b>			<b>18.954,32</b>
<b>DIFERENCIA</b>			<b>38.941,78</b>

Fuente : Estados Contables STT y Oficio SJ-1-04-AJ 14432 Subsecretaría Jurídica.

En medio magnético suministrado a este Ente de Control, en la Rendición de la Cuenta por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2005, se muestra una cifra de \$15.257,59 millones por las demandas en contra de la entidad.

Con las observaciones anteriores se evidencia que tres (3) fuentes de información suministradas por la Secretaría de Tránsito y Transporte presentan datos diferentes sobre un mismo hecho económico generando incertidumbre en cuanto a la razonabilidad de la información contable suministrada, incumpliendo el Plan General de Contabilidad Pública – PGCP, numeral 1.2.2. OBJETIVOS DE LA CONTABILIDAD PÚBLICA, 1.2.2.1. De gestión, 1.2.3. USUARIOS DE LA INFORMACIÓN CONTABLE PÚBLICA, 1.2.3.1. De acuerdo con el objetivo específico de gestión, 1.2.4. CARACTERÍSTICAS DE LA INFORMACIÓN CONTABLE PÚBLICA, 1.2.4.4. Comparable.”...

Lo anterior para efectos de establecer el número de los procesos que cursan en contra de la Secretaría de Tránsito y Transporte y las cuantías de los mismos, que por los valores presentados en Balances anteriores, esta auditoría considera que corresponden a cifras que afectan la razonabilidad del Estado Contable sobre el cual se efectúa este análisis.

### 3.3.3. Patrimonio

Su saldo de \$19.115 millones que comprende \$4.622 millones Secretaría de Hacienda, \$2.160 millones resultado del ejercicio y \$12.330 millones principal y subalterna. Su saldo fue afectado por un saldo negativo en el rubro de gastos generado por ajustes de vigencias anteriores contraviniendo la característica de la información contable pública 1.2.4.1.Racional. “Producto de una construcción lógica-deductiva basada en principios normas y procedimientos que se derivan teleológicamente y se validan empíricamente con el entorno y el requisito de la información contable” 1.2.5.1.Oportuna. “Debe estar disponible en el momento que sea requerida por el usuario y tener la posibilidad de influir en la toma de decisiones” contemplados en el Plan General de



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Contabilidad Pública, situación que afecta ejercicios anteriores y genera incertidumbre en el valor de la cifra presentada en el balance.

#### 3.3.4. Gastos

Al verificar este rubro se encontró en la cuenta de otros gastos, un saldo con signo contrario de -\$13.266 millones que corresponde a ajustes de ejercicios anteriores por efectos del proceso de depuración de pasivos contingentes en la conciliación con el SIPROJ, afectándose el patrimonio en dicho valor, contraviniendo la característica de la información contable pública 1.2.4.1.Racional. *“Producto de una construcción lógica- deductiva basada en principios norma y procedimientos que se derivan teleológicamente y se validan empíricamente con el entorno y el requisito de la información contable”* 1.2.5.1.Oportuna. *“Debe estar disponible en el momento que sea requerida por el usuario y tener la posibilidad de influir en la toma de decisiones”* contemplados en el Plan General de Contabilidad Pública, situación que afecta ejercicios anteriores y genera incertidumbre en el valor de la cifra presentada en el balance.

- FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT

El Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, hasta la vigencia 2006 ha funcionado como un establecimiento público descentralizado del Orden Distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Para el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los hechos económicos y financieros, el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, debe acogerse a la normatividad expedida por la Contaduría General de la Nación así como a las directrices de la Dirección Distrital de Contabilidad debiéndose emplear el sistema contable de causación.

Como hecho importante a tener en cuenta para el desarrollo de la presente auditoría durante la vigencia objeto de la misma, en Noviembre 30 de 2006, fue expedido por el Concejo de Bogotá, el Acuerdo No. 257 “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”.

A partir del anterior acuerdo, para la reglamentación del mismo y como parte del desarrollo de la nueva estructura del Sector de Movilidad, el Señor Alcalde profirió



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

el Decreto No. 563 en Diciembre 29 de 2006 “Por el cual se suprime el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, y se ordena su disolución y liquidación” .

Teniendo en cuenta los anteriores hechos subsecuentes y la afectación que los mismos generan a los Estados Contables de la entidad esta auditoría realizó el análisis, de la información contable correspondiente a la vigencia 2006, tal como se expresa a continuación:

En la estructura del Balance General del Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, se identifica como la cuenta de mayor representatividad la 14 – Deudores, que al cierre de la vigencia 2006 presenta un valor de \$ 519.197 millones, equivalente al 86,80% del total de activo que asciende a la suma de \$598.107 millones. En esta cuenta se encuentra registrada la cartera correspondiente a Ingresos No Tributarios – Multas.

Sigue en representatividad la cuenta 16 – Propiedades, Planta y Equipo que equivale al 5,03% del activo con un saldo de \$30.102 millones.

El saldo de la cuenta 12 – Inversiones asciende a la suma de \$10.597 millones equivalente al 1,77% del total de activos; corresponde a inversiones controlantes en cabeza del FONDATT y se encuentra representado en acciones de la empresa TRANSMILENIO las cuales fueron valorizadas por el método de participación patrimonial según la normatividad prescrita por la Contaduría General de la Nación

Como resultado de la Auditoria Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular correspondiente a la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006 con base en el resultado del análisis a los Estados Contables, se presentan a continuación las siguientes observaciones identificando las deficiencias más significativas encontradas en el desarrollo del trabajo de auditoria, en los siguientes términos:

### 3.3.5. Efectivo

Este rubro lo componen las subcuentas de Caja General y Bancos; a diciembre 31 de 2006 refleja un saldo de \$9.824 millones que representa el 1.64% del total del activo.

La conciliación de la cuenta No. 253-02074-7 que tiene el Fondatt con el Banco de Occidente, en la cual se refleja un saldo de \$545 millones no fue presentada para su verificación, situación que genera incertidumbre en el valor registrado en el



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Balance a diciembre 31 de 2006. Así mismo la conciliación de la cuenta No.253-0248- 5 del mismo Banco se encuentra realizada únicamente al corte del 30 de noviembre de 2006 en la cual se presenta un saldo de \$3.9 millones, cifra ésta que tampoco pudo verificarse. Con lo anterior se contraviene lo establecido en el numeral 1.1.3.1. “Reconocimiento de todas las operaciones”, que transcribimos en la parte que interesa: “La totalidad de las operaciones realizadas por el Ente Público mediante las cuales se adquieren derechos, bienes y obligaciones ciertas que representan los activos, pasivos y patrimonio de la nación así como los ingresos, costos y gastos ordinarios y extraordinarios presupuestados o no, deben identificarse, valuarse y revelarse...” y el numeral 1.1.3.4 “Conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones” que dice: “La información contable debe acreditar los bienes, derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras del recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustivas o aleatorias, internas o externas...” del Plan general de Contabilidad Pública - PGCP; en consecuencia se genera incertidumbre en el valor registrado en el Balance a diciembre 31 de 2006 por valor de \$548.9 millones equivalente al 5.66% del total registrado en Bancos que asciende a \$9.689.5 millones.

No se legalizó el fondo de la Caja Menor No. 2 de la Subsecretaría Jurídica cuyos fondos no se consignaron en la Secretaría de Hacienda dentro del término establecido, incumpliendo con lo establecido por el parágrafo único del artículo DECIMO QUINTO de la Resolución No. 310 de junio de 2006 expedida por el Director Ejecutivo del FONDATT que a la letra dice: *La legalización definitiva de la Caja Menor No. 2 de Gastos Accesorios administrativos de decisiones judiciales del FONDATT-Secretaría de Tránsito y transporte de Bogotá, D.C., se realizará antes de la fecha establecida por la Secretaría de Hacienda y/o Subsecretaría Financiera, para lo cual el responsable de la caja Menor deberá consignar en la Tesorería de la subsecretaría Financiera el dinero disponible en Caja y Bancos y remitir los documentos soporte de la legalización a la Subsecretaría Financiera (4 días antes de la fecha establecida por ésta en las fechas y horarios establecidos para tal fin”* y desconociendo lo expresamente establecido en la Resolución 1352 del 28 de Agosto de 1998 por la cual se adopta el Manual para el manejo de Cajas Menores.

### 3.3.6. Deudores

La cuenta 14 – Deudores, refleja en el Balance General a 31 de diciembre de 2006 un saldo que asciende a la suma de \$519.197 millones que comparado con el total de activos de \$598.107 millones, equivale al 86,80%. Se encuentra integrado por las subcuentas que se detallan 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.25  
COMPONENTES DE LA CUENTA DEUDORES**

		Millones de \$
Código	Cuenta	Valor
1401	Ingresos no Tributarios	124.722.
1420	Avances y anticipos entregados	150.
1425	Depósitos entregados	80.679.
1470	Otros deudores	7.676.
1475	Deudas de difícil cobro	521.296.
1480	Provisión para deudores	(215.328.)
14	Deudores	519.197.

Fuente: Estado contable FONDATT a Diciembre 31 de 2006 y seguimiento auditoría.

**Observación:** Al comparar el estado de cartera a Diciembre 31 de 2006 soportado con los nombres e identidades de los infractores, presentado por la administración, atendiendo la solicitud del equipo auditor mediante memorando No.31105-1-016 de fecha 9 de febrero de 2006, se estableció que la cifra registrada en el Balance General a Diciembre 31 de 2006 por este concepto se encuentra sobreestimada en cuantía \$66.147 millones, tal como se muestra a continuación:

**CUADRO No.26  
COMPARATIVO ESTADO INDIVIDUAL DE CARTERA FRENTE A ESTADOS CONTABLES A  
DICIEMBRE 31 DE 2006**

		Millones de \$	
Código	Concepto	Valor	
1401 (corriente)	Ingresos no tributarios	116.433	
1475 (no corriente)	Deudas de difícil cobro	521.294	
Total Balance			637.727
Estado Individual de cartera			571.580
Diferencia			66.147

Fuente: Estados contables 2006 y Estado Individual de cartera

La anterior situación contraviene lo establecido en el numeral 1.1.3.3 “ *La realidad económica de las operaciones reconocidas, valoradas y reveladas en la información contable debe garantizarse mediante la aplicación estricta, rigurosa y verificable de los siguientes procedimientos: i) conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones reales ii) depuración de saldos antiguos*” y el 1.1.3.4. “*Conciliación y confrontación de las existencias y obligaciones reales. La información contable debe acreditar los bienes derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras de recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustiva o aleatorias, interna o externas*” del Plan General de Contabilidad pública, generando incertidumbre del saldo presentado en el Balance a diciembre 31 de 2006.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

De otra parte se evidenció que en el área contable del Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt, no se cuenta con la Base de Datos en la que se pueda establecer de manera individual los valores registrados en la cartera correspondiente al cierre de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006 para poder realizar las diferentes comprobaciones necesarias en la auditoría y así determinar la validez de los soportes de los valores incluidos en esta cuenta.

En la revisión adelantada a los registros que de manera mensual se realizan afectando el grupo 14 - Deudores, se estableció que durante la vigencia 2006 se llevaron a cabo los mismos por concepto de comparendos generados durante cada uno de los meses, de manera global, mediante la identificación de la operación contable como incremento en el valor de la cuenta sin establecer de manera específica los hechos económicos ni tener debidamente individualizados los documentos que soportan la elaboración del comprobante contable.

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

**3.3.7. Propiedad Planta y Equipo**

A 31 de diciembre de 2006, esta cuenta presenta un saldo de \$30.102 millones, el cual lo integran las subcuentas: Bienes Muebles en Bodega, Propiedad Planta y Equipo no explotada, Edificaciones, Maquinaria y Equipo, Muebles y Enseres y Equipo de Oficina, Equipo de Comunicación y Computación, Equipo de Transporte Tracción y Elevación, Equipo de Comedor Cocina y Despensa.

**CUADRO No. 27  
COMPARATIVO SALDOS BALANCE VS. FORMATO CBN1026**

**Miles de pesos**

CODIGO	CUENTA	VALOR S/N BALANCE	VALOR FORMATO CBN1026	DIFERENCIA
1635	Bienes muebles en bodega	2.623.647	2.622.539	1.108
1637	Propiedad planta y equipo no explotados	21.488.402	5.351.177	16.137.225
1640	Edificaciones	5.509.365	509.364	5.000.001
1655	Maquinaria y equipo	1.391.978	497.877	894.101
1665	Muebles enseres y equipo de oficina	1.746.387	1.380.764	365.623
1670	Equipo de comunicación y computación	9.670.113	5.696.085	3.974.028
1675	Equipo de transporte tracción y elevación	1.814.055	1.737.963	76.092
1680	Equipo de comedor cocina y despensa	9.361	9.360	1
	<b>TOTAL</b>	<b>44.253.308</b>	<b>17.805.129</b>	<b>26.448.179</b>

Fuente: Formato CBN1026, Balance General y seguimiento auditoria.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**Observación:** Efectuada la comparación entre los valores registrados en el balance a 31 de diciembre de 2006 y la información remitida por SIVICOF, a la misma fecha en el formato CBN1026, la información registrada en dicho formato, no soporta las cifras del balance por cuanto refleja un menor valor de \$26. 448 millones. De igual manera se evidenció que no se terminó de realizar el 100% de la toma física de inventarios a 31 de diciembre de 2006, por cuanto fue suspendida su realización por parte de la administración, en el momento que se produjo el Decreto de liquidación de la entidad, quedando pendientes algunas áreas por inventariar. Lo anterior contraviene lo establecido en los numerales 1.1.3.1. *“reconocimiento de la totalidad de las operaciones”* *“Reconocimiento de todas las operaciones”*, que transcribimos en la parte que interesa: *“La totalidad de las operaciones realizadas por el Ente Público mediante las cuales se adquieren derechos, bienes y obligaciones ciertas que representan los activos, pasivos y patrimonio de la nación así como los ingresos, costos y gastos ordinarios y extraordinarios presupuestados o no, deben identificarse, valorarse y revelarse...”* y el numeral 1.1.3.4 *“Conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones”* que dice: *“La información contable debe acreditar los bienes, derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras del recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustivas o aleatorias, internas o externas...”* 1.1.3.3 *“ La realidad económica de las operaciones reconocidas, valoradas y reveladas en la información contable debe garantizarse mediante la aplicación estricta, rigurosa y verificable de los siguientes procedimientos: i) conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones reales ii) depuración de saldos antiguos”* y el 1.1.3.4. *“Conciliación y confrontación de las existencias y obligaciones reales. La información contable debe acreditar los bienes derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras de recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustiva o aleatorias, interna o externas”* del Plan General de Contabilidad pública así como el Manual para el Manejo y Registro de Bienes, adoptado por la resolución No.001 de 2002 de la Secretaría de Hacienda Distrital, generando incertidumbre del saldo presentado en el Balance General a Diciembre 31 de 2006.

### 3.3.8. Depreciación

El cálculo que registra el balance a Diciembre 31 del año en estudio, fue efectuado manualmente por diferencia entre el saldo de Noviembre y el movimiento que registra el reporte acumulado por tipo del aplicativo NOVASOF que por fallas del sistema registra un acumulado mayor, así:

Depreciación acumulada registrada en el Balance	\$ 14.147 millones
Depreciación acumulada reportada por NOVASOF	<u>\$ 12.222 millones</u>
Diferencia	\$ 1.925 millones



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**Observación:** Lo anterior demuestra que los sistemas de información presentan deficiencias que inciden en la confiabilidad de la información contable, especialmente en el cálculo de la depreciación, contraviniendo lo establecido en el numeral “1.1.3.3 del Plan General de Contabilidad Pública que trata de la realidad económica de las operaciones reconocidas valoradas y reveladas en la información contable.....mediante la aplicación de los siguientes procedimientos: conciliación y confrontación de las existencias y obligaciones reales” en concordancia con el numeral 1.2.5.5 del mismo Plan en cuanto plantea que una de las características de la información contable pública es que sea verificable, “ Debe ser susceptible de comprobaciones y conciliaciones exhaustivas o aleatorias, internas o externas, que acrediten y confirmen su procedencia y magnitud, observando siempre la aplicación estricta de las normas existentes par el registro de los hechos o actividades públicas”, generando como consecuencia una sobrevaloración del rubro por valor de \$1.925 millones.

**Observación:** No se ha establecido el valor de los terrenos correspondientes a las edificaciones que registra la entidad a diciembre 31 de 2006, por cuanto se está depreciando un bien que no es depreciable como lo es el terreno, sin tener en cuenta el numeral 1.2.6.3 “ Registro: Los hechos deben contabilizarse mediante procedimientos técnicos adecuados a la organización de la entidad , observando las etapas del proceso contable relativas a la identificación y clasificación, con sujeción a las técnicas de valuación que permitan el debido reconocimiento, garantizando la confiabilidad y utilidad social de la información” del Plan General de Contabilidad Pública.

En consecuencia de lo anterior se evidencia que el valor de la depreciación acumulada a Diciembre 31 de 2006 que asciende a \$14.147 millones presenta incertidumbre, en razón a que el valor que registra SIVICOF no coincide con los valores reportados en el Balance General y en el cálculo de la depreciación correspondiente a las edificaciones se incluye el valor de los Terrenos que no deben ser objeto de depreciación.

### 3.3.9. Otros Activos

Su saldo de \$16.702 millones comprende las subcuentas de:

**CUADRO No.28  
SUBCUENTAS OTROS ACTIVOS**

	Millones de pesos
Gastos pagados por anticipado	1.494
Cargos diferidos	5.494
Inversión social diferida	319
Bienes entregados a terceros	21.429
Amortización Bienes entregados a terceros	(11.137)
Responsabilidades	48
Provisión para responsabilidades	(48)



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Intangibles	1.921
Amortización acumulada intangibles	(1.339)
Valorizaciones	(1.479)

Fuente: Estados contables a Diciembre 31 de 2006 – Pruebas de auditoría.

**Observación** Al comparar la información del Balance General a Diciembre 31 de 2006 de la subcuenta de intangibles frente a los registros del Formato CBN-1026 remitido por el SIVICOF, se presentan diferencias en la información tal como se registra a continuación:

**CUADRO No.29  
CUADRO COMPARATIVO BALANCE VS. SIVICOF- INTANGIBLES**

DOCUMENTO	COSTO	Millones de pesos
		AMORTIZACION
Valor según Balance a Dic. 31 de 2006	1.921	1.339
Valor según Formato CBN-1026	1.123	3
Diferencias	798	1.336

Fuente: Balance General a Diciembre 31 de 2006 y Formato CBN-1026 SIVICOF.

El formato de SIVICOF registra un menor valor por \$ 798 millones mientras que la amortización no se registra, pues el valor del formato de SIVICOF muestra solamente el valor de \$3 millones de amortización de los intangibles. Presentándose una diferencia de \$1.336 millones. En consecuencia el valor de los activos intangibles (Licencias y Software) no se encuentra debidamente valorado con el inventario que lo soporta, presentando una diferencia negativa neta o subvaluación de \$2.134 millones. Lo anterior contraviene lo expuesto en el numeral 1.1.3.4 “*Conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones*” que dice: “*La información contable debe acreditar los bienes, derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras del recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustivas o aleatorias, internas o externas...*” del Plan General de Contabilidad Pública en relación con la conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones reales y los artículos 3º literal e) y 4º literal h) de la Ley 87 de 1993 que tratan del “*registro exacto, veraz y oportuno de las operaciones así como el establecimiento de sistemas modernos de información que faciliten la gestión y el control*”, respectivamente. En consecuencia se genera incertidumbre en la cuenta de otros activos.

### 3.3.10. Pasivos Estimados.

Refleja un saldo de \$1.609 millones, saldo sobre el cual, en desarrollo de la auditoría, se imposibilitó la realización de verificación presentando la siguiente:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**Observación** “ *Esta cuenta No fue actualizada, por no haberse podido realizar la conciliación con la Subsecretaría Jurídica, antes del cierre de la vigencia 2006 y debido al estado de liquidación en que entró la entidad*”, Lo anterior genera incertidumbre del saldo presentado en el Balance General por la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006, en contravención del numeral 1.1.3.4 “*Conciliación y confrontación con las existencias y obligaciones*” que dice: “*La información contable debe acreditar los bienes, derechos y obligaciones ciertas del ente público y como tal debe ser consistente y coherente con las existencias físicas y financieras del recursos y obligaciones, de manera que ampare su procedencia y origen, y pueda ser objeto de comprobaciones exhaustivas o aleatorias, internas o externas...*” del Plan General de Contabilidad Pública.

### 3.3.11. Gastos

Esta cuenta se encuentra afectada por las deficiencias que presenta el cálculo de la depreciación de la Propiedad Planta y Equipo por valor de \$1.983 millones. Así mismo se presenta sobre valoración no determinada por la depreciación que de manera errada se esta aplicando a los terrenos, como consecuencia de no desagregar el valor de los Terrenos de las Edificaciones, tal como se registra en el Balance a Diciembre 31 de 2006.

Así mismo por las deficiencias que se presentan en los reportes incluidos en el sistema NOVASOFT para el cálculo de la depreciación en al finalizar la vigencia, se afecta el rubro de Gastos por valor de \$183 millones por concepto de Amortización de Intangibles, el cual no está debidamente soportado por las diferencia presentadas en los inventarios.

En conclusión el valor de los gastos de la entidad presenta una sobrevaluación por un total de \$2.166 millones, en desconocimiento de lo previsto en el numeral 1.2.6.3 del Plan General de Contabilidad Pública “*Registro: Los hechos deben contabilizarse mediante procedimientos técnicos adecuados a la organización de la entidad , observando las etapas del proceso contable relativas a la identificación y clasificación, con sujeción a las técnicas de valuación que permitan el debido reconocimiento, garantizando la confiabilidad y utilidad social de la información*”

### 3.3.12. Patrimonio

Se refleja un valor de \$516.346 millones de los cuales se generan las siguientes observaciones:

Como consecuencia de las inconsistencias por deficiencias de la información presentada mediante el sistema NOVASOFT se determinó una partida que asciende a \$1.983 millones correspondientes a la depreciación de Propiedad



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Planta y Equipo en cuyo calculo no se desagrega el valor de los Terrenos y Edificaciones para efectos de establecer los valores reales a depreciar que afecten únicamente el valor de los Edificios como concepto susceptible de este calculo, concluyendo que se afectan los resultados de la vigencia desvirtuando las partidas patrimoniales.

De otra parte se afecta el patrimonio por valor de \$183 millones por concepto de Amortización de Intangibles, que no se encuentra debidamente soportado por las diferencia presentadas en el inventario de aportado mediante los reportes del SIVICOF y las incertidumbres generadas por el valor registrado como depreciación de las edificaciones en las cuales, para efectos de calculo, no se desagregan los valores de Terrenos y Edificaciones.

En consecuencia el valor del patrimonio que registra la entidad presenta una Subvaluación por un total de \$2.166 millones.

Lo anterior incumpliendo el numeral 1.2.6.3 “ *Registro: Los hechos deben contabilizarse mediante procedimientos técnicos adecuados a la organización de la entidad , observando las etapas del proceso contable relativas a la identificación y clasificación, con sujeción a las técnicas de valuación que permitan el debido reconocimiento, garantizando la confiabilidad y utilidad social de la información*” del Plan General de Contabilidad Pública.

### 3.3.13. Saneamiento Contable

A diciembre 31 de 2006, en el Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT se ha adelantado el proceso de saneamiento contable mediante la realización de las siguientes actividades:

1. Creación del Comité Técnico de saneamiento contable con la resolución 417 del 5 de agosto de 2002.
2. Evaluación de informes de diagnóstico internos y externos sobre la información contable, emitidos por la Contraloría de Bogotá y la Oficina de control Interno.
3. Se identificaron los saldos y sus movimientos, dando una breve explicación de cada una de las subcuentas que conforman los estados contables del FONDATT, para detectar las partidas que afectan el patrimonio (Plan de saneamiento)
4. Se clasificaron las partidas objeto de saneamiento según el monto y nivel de complejidad.
5. Se solicitó concepto jurídico sobre cada una de las subcuentas objeto de saneamiento.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

6. Se elaboraron las fichas para cada una de las subcuentas objeto de saneamiento.
7. Se sometieron las partidas objeto de saneamiento a consideración del comité técnico de saneamiento.
8. Se elaboraron los actos administrativos de aprobación de las partidas sometidas a saneamiento.

Durante la vigencia 2005 se adelantó la gestión para depurar la cartera por comparendos no determinados por valor de \$4.648.567, para lo cual se adelantaron las siguientes actividades:

El grupo de recaudo efectuó la depuración para establecer la cartera definitiva por comparendos no determinados, se presentó al comité de saneamiento, se elaboró la ficha correspondiente y se presentó en dos oportunidades a Junta Directiva no siendo aprobada por la misma.

Durante la vigencia 2006, se estudió financiera y jurídicamente la depuración de la cartera por deudores no ubicados, por costo beneficio y las fichas fueron presentadas al comité de saneamiento y a la Junta Directiva en dos oportunidades sin lograrse la aprobación.

Actividades anteriores, que por efecto del fallo del 7 de junio de 2006 de la Corte Constitucional que declaró inexecutable el artículo 79 de la Ley 998 de 2005 y por consiguiente la prórroga de la vigencia de la Ley 901 de 2004 sobre saneamiento contable, no se reflejaron de manera efectiva en la presentación de los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt de tal manera que permitieran mostrar la situación real y acorde con los hechos económicos presentados.

De otra parte se evidenció que la entidad no ha conformado el Comité para la Normalización de Cartera y las demás actividades previstas por la Ley 1066 de 2006, incumpliendo la misma y generando igualmente que no se ha efectuado la depuración de la cartera.

### 3.3.14. Evaluación del Sistema de Control Interno Contable

#### 3.3.14.1. Control Estratégico

Ambiente de Control

Acuerdos, compromisos y protocolos éticos



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

En el área contable de la entidad se tienen previstos mecanismos de autocontrol verificando los documentos que llegan al área para sus respectivos registros debiéndose dar aplicación a los principios y valores de conformidad con las orientaciones de la alta dirección, situación que no se ve reflejada en las actividades desarrolladas por el área durante la vigencia 2006 y los resultados de esta auditoría.

De otra parte, por lo intempestivo del proceso de liquidación, se presentaron falencias en la entrega por parte de los funcionarios salientes, generándose dificultades en el suministro de la información por los nuevos funcionarios que no estaban manejando los diferentes temas del personal saliente.

Direccionamiento estratégico

Modelo de operación por procesos

La interacción entre las dependencias no es eficiente por cuanto se presentan inconsistencias en las conciliaciones entre áreas por falta de sistemas interactivos, tal es el caso de la tesorería que no cuenta con sistemas de información y en el área de almacén el sistema, presenta inconsistencias que generan cálculos manuales en el área contable como el cálculo de la depreciación a 31 de diciembre de 2006.

Administración del riesgo

Manejo de riesgos

El área contable tiene plenamente identificados los riesgos que presenta la información, los cuales fueron expuestos en las notas a los estados Contables, expresando las salvedades y limitaciones del área en la preparación de los Estados Financieros.

### *3.3.14.2. Control de Gestión*

Procedimientos

En la dependencia de Contabilidad existen procedimientos para la recepción, revisión y registro de los documentos soportes de las transacciones contables, los cuales manejaba y actualizaba la oficina de planeación, se verificaron los existentes en la página Web de la entidad.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

## Controles

“La información y el manejo de los archivos es deficiente, sin un control riguroso de los soportes documentales, lo que dificulta la labor de análisis y de proyecciones de gestión”, las falencias de los sistemas de información y la falta de sistemas en algunas áreas como la tesorería que no se encuentra sistematizada y las fallas que se presentan el aplicativo de almacén no permiten ejercer un adecuado control de la información contable.

## Manuales de procedimientos:

Los manuales de procedimientos no se encuentran actualizados.

## Información

### Información secundaria

La información que proviene del exterior tal como los reportes del SICON PLUS que maneja la cartera, presenta una deficiencia y es que los soportes no son remitidos a la dependencia de contabilidad, que efectúa los registros con el reporte sistematizado que le envían de la ETB

### Sistemas de Información.

El sistema NOVASOFT de almacén presenta inconsistencias en el cálculo del acumulado de la depreciación. De otra parte se evidencio que el área de Tesorería no se encuentra sistematizada generando riesgo en los registros contables del área. Presupuesto se maneja con el PREDIS.

### 3.3.14.3. Control de Evaluación

#### Autoevaluación de control

Los controles que se aplican en la entidad son deficientes, situación que se evidencia en los casos relacionados a continuación:

- Conciliaciones entre las áreas de Almacén y Contabilidad que no permiten presentar resultados que correspondan a los hechos económicos reales que se manejan.
- No se cuenta con la totalidad de las Conciliaciones Bancarias,
- Los terrenos no se han registrado por separado de las edificaciones.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- La tesorería no está sistematizada
- El aplicativo de Almacén presenta fallas en el cálculo de la depreciación
- No se concluyó el proceso de toma física de inventarios

Hechos anteriores que denotan que no hay una autoevaluación de control tendiente a establecer acciones correctivas que permitan ofrecer una información eficiente y confiable.

#### Evaluación Independiente

Antes de iniciarse el proceso de liquidación, la entidad no tenía Auditoría Interna ni revisoría fiscal.

#### Plan de Mejoramiento

En relación con las acciones de mejoramiento planteadas en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá, de 15 (quince) observaciones formuladas, aún se encuentran sin subsanar 6 (seis) que representan el 40% del Plan de Mejoramiento en el área contable.

#### Conclusión:

Es de anotar que las deficiencias que presentan los sistemas de información, que son la base de la información contable ponen en alto riesgo el funcionamiento del área contable, los procesos de conciliación son deficientes, dando como resultado que la información no sea confiable ni verificable, no existen los controles adecuados para un eficiente manejo y registro de la información, no se presentó el informe de control interno contable.

Lo anterior permite concluir que el sistema de control interno contable no cumple con los principios de la ley 87 de 1993 como tampoco con el principio de eficacia de la administración pública.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.3.15. Seguimiento al Plan de Mejoramiento de la Vigencia 2005.

**CUADRO No.30  
SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2005**

No. OBSERVACION	CUENTA	NOMBRE	AVANCE
3.3.1	N/A	Notas a los Estados Contables	0%
3.3.2	N/A	Libros de Contabilidad	100%
3.3.2.1.	N/A	Libro diario	100%
3.3.2.2.	N/A	Libro mayor	100%
3.3.2.3.	N/A	Libros auxiliares	100%
3.3.3.	14	Depósitos entregados en administración	90%
3.3.4.1.	19	Otros activos- gestión de cobro	0%
3.3.5.	27	Pasivos estimados y cuentas de orden	0%
3.3.6.	N/A	Libros de Contabilidad	100%
3.3.6.1.	N/A	Libro mayor	100%
3.3.6.2.	N/A	Libros auxiliares	100%
3.3.7.1.	14	Deudores-no clasificación de cartera	100%
3.3.7.2.	14	Diferencias SICON y cartera	0%
3.3.7.3.	14	Registros sin identificación	0%
3.3.7.4.	14	Carencia de soportes deudores por comparendos	100%
3.3.7.5.	14	Registros globales	0%
3.3.7.6.	14	Omisión aplicación principio de causación	100%
3.3.9.	N/A	Sistema de Control Interno Contable	0%

Fuente: Plan de Mejoramiento suscrito con la entidad por la vigencia 2005 papeles de trabajo

Lo anterior permite establecer el cumplimiento parcial del Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá como resultado de la evaluación correspondiente a la vigencia de 2005 determinando que aún falta por completar el 40% de las acciones propuestas en el mismo.

3.3.16. Rendición de la Cuenta Anual *SIVICOF*

Verificada la información remitida a través del SIVICOF, por parte de la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá así como del FONDATT, se observa que no se presentó la siguiente información:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

*3.3.16.1. Secretaría de Tránsito y Transporte, no presentó los formatos:*

- CBN- 1012 Estado de Flujo de efectivo
- CBN- 1015 Informe de austeridad en el gasto
- CBN- 1016 Informe sobre presuntos detrimentos patrimoniales
- CBN- 1019 Informe de Control interno contable
- CBN- 1024 Plan anual de compras

*3.3.16.2. El Fondo de Educación y Seguridad Vial -FONDATT, no presentó los formatos:*

- CBN- 1015 Informe de austeridad en el gasto
- CBN- 1016 Informe sobre presuntos detrimentos patrimoniales
- CBN- 1019 Informe de Control interno contable
- CBN- 1024 Plan anual de compras

*3.3.16.3. Documentos Físicos*

Las entidades objeto de esta auditoría, Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial -FONDATT, no presentaron la información escrita oficial de la parte contable prevista en el anexo A que desarrolla el artículo 10º de la Resolución No.20 del 20 de Septiembre de 2006 Forma de presentación, que se describen a continuación:

- CBN-1009- Balance General
- CBN-1010-Estado de actividad financiera económica y social
- CBN-1011-Estado de cambios en el patrimonio
- CBN-1012- Estado de flujo de efectivo
- CBN-1019- Informe de control interno contable

Es de anotar que el examen se realizó sobre la información existente en la fuente de conformidad con lo establecido el parágrafo 3. del artículo 14 de la Resolución Reglamentaria 020 del 20 de septiembre de 2006 expedida por la Contraloría de Bogotá.

*3.3.16.4. Plan de Mejoramiento*

No se presentó el informe del avance al Plan de mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá D.C., como resultado del examen de la cuenta de la vigencia de 2005, formato CB-0402 Informe de avance del Plan de mejoramiento



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

como lo establece el artículo 55 de la resolución No. 20 de septiembre 20 de 2006 expedida por la Contraloría de Bogotá.

### 3.4. EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO.

El examen del comportamiento administrativo de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y del Fondo de Educación y Seguridad Vial -FONDATT en lo que hace referencia al manejo presupuestal durante la vigencia 2006, se practicó a las ejecuciones tanto activas como pasivas de los presupuestos de las dos entidades mencionadas, al tratamiento dado durante la misma vigencia a las reservas presupuestales y pasivos exigibles constituidos al finalizar la vigencia 2005, a la constitución de las reservas presupuestales y los pasivos exigibles durante la vigencia fiscal 2006, así como al resultado del cierre presupuestal efectuado al culminar el año 2006 conforme a lo establecido en las Circulares emitidas por la Dirección de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda Distrital.

#### 3.4.1 Seguimiento al Plan de Mejoramiento.

En cuanto al seguimiento a los Planes de Mejoramiento, en lo que respecta a la Secretaría de Tránsito y Transporte, el seguimiento no aplica, por cuanto en el informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular correspondiente a la vigencia 2005 no hubo identificación de hallazgos; en lo referente al FONDATT, se identificaron dos hallazgos, sobre los cuales hubo Plan de Mejoramiento por parte de la Administración consistente en “ Calidad en los reportes de la Información Presupuestal “ y a su vez sobre este último el siguiente seguimiento:

- En cuanto al identificado con el numeral 3.4.2.9 Evaluación al Sistema de Control Interno del Área de Presupuesto, con una acción de mejoramiento consistente en “ Calidad en los reportes de la Información Presupuestal “ la información correspondiente a la cuenta de la vigencia 2006 suministrada por la Administración para la revisión y análisis, no adolece de las mismas inconsistencias que generaron la constitución del hallazgo mencionado. En consecuencia, se considera cumplido el compromiso incluido en el Plan de Mejoramiento.
- Respecto al hallazgo rotulado con el numeral 3.4.2.10 Manejo Presupuestal Liquidación Contrato de Concesión 093 de 1996, sobre el cual se expidió la acción de mejoramiento consistente en “Consultar permanentemente las disposiciones presupuestales “, la acción de mejoramiento no es procedente por cuanto el hallazgo no se refiere a acciones futuras a evitar sino que hace



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

alusión a conductas pasadas que por ser insubsanables pueden constituir hallazgo disciplinario. Es una acción de compromiso no pertinente y por consiguiente no satisfactoria.

#### 3.4.2. Secretaría de Tránsito y Transporte.

El artículo 1º. del Decreto Distrital No. 265 expedido el 9 de mayo de 1991 transformó el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte en la Secretaría de Tránsito y Transporte y determinó a esta última como la Autoridad Única de Tránsito y Transporte en Bogotá D. C.

Así mismo, en los Artículos 2º. Y 3º. del Decreto Distrital que se menciona, se define la Autoridad Única de Tránsito como un sistema de organización que está investido del poder legítimo para definir las políticas, planes y programas del sector y en tal virtud puede dictar disposiciones y resoluciones encaminadas a su desarrollo.

Al ser transformado el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte en una Secretaría, según la estructura administrativa del Distrito Capital, los recursos necesarios para su funcionamiento provienen de las Transferencias del Nivel Central.

Es indispensable mencionar, que, durante la vigencia a la cual se le practica el presente proceso auditor, el 30 de noviembre de 2006, se expidió el Acuerdo No. 257 “ 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 “.

Con base en el anterior Acuerdo, el Alcalde Mayor de Bogotá D. C. profirió el 29 de diciembre de 2006 el Decreto No. 564 “Por el cual se suprime la Secretaría de Tránsito y Transporte “.

En este orden de ideas, para la vigencia fiscal del año 2006, con el Acuerdo 198 del 28 de diciembre del año 2005, “ Por el cual se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones del Distrito Capital para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre del año 2006 y se dictan otras disposiciones “, se fijan los cómputos del Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos del Distrito Capital de Bogotá, para la vigencia fiscal del año 2006, en nueve millones ciento treinta mil quinientos noventa y nueve mil millones de pesos ( \$ 9.130.599 ) millones, suma en la cual se incluyen doce mil trescientos sesenta y tres millones ( \$ 12.363 ) millones como presupuesto de rentas e



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

ingresos de la Secretaría de Tránsito y Transportes y con el Decreto Distrital No. 480 del 30 de diciembre de 2005, “ Por el cual se liquida el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones del Distrito Capital para la Vigencia Fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre del año 2006 y se dictan otras disposiciones, en cumplimiento del Acuerdo No. 198 del 28 de diciembre de 2005, expedido por el Concejo de Bogotá. “, como su nombre lo define, se liquida el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos del Distrito Capital de Bogotá en la suma de \$ 9.130.599 millones. valor en el cual se incluye el presupuesto de rentas e ingresos de la Secretaría de Tránsito y Transportes por valor de doce mil trescientos sesenta y tres millones ( \$ 12.362 ) millones, dirigido en su totalidad para asumir sus Gastos de Funcionamiento.

Este presupuesto, desde el punto de vista de la ejecución pasiva, tuvo el siguiente comportamiento durante la vigencia:

**CUADRO No.31  
PRESUPUESTO DE LA VIGENCIA Y SU COMPORTAMIENTO**

RUBRO	PPTO INICIAL	MODIF.	PTTO DEFINITIVO	Millones de \$			
				EJECUCIÓN		GIROS	
				Valor	%	Valor	%
GASTOS	\$ 12.362.7	\$ 0.00	\$ 12.362.7	\$ 12.193.9	98.64	11.809.9	95.53
FUNCIONAMIENTO	\$ 12.362.7	\$ 0.00	\$ 12.362.7	\$ 12.193.9	98.64	11.809.9	95.53
ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS.	\$ 12.362.7	\$ 0.00	\$ 12.362.7	\$ 12.193.9	98.64	11.809.9	95.53
SERVICIOS PERSONALES	\$ 9.261.3	(\$ 889.7)	\$ 8.371.6	\$ 8.371.4	100.00	8.371.4	100.00
APORTES PATRONALES	\$ 3.101.3	\$ 889.7	\$ 3.991.1	\$ 3.822.7	95.78	1445.1	72.34

Fuente: Ejecución presupuestal de la STT del año 2006.

Los compromisos acumulados de \$ 12.193.9 millones representaron el 98.64% del valor definitivo o presupuesto disponible para ejecutar durante la vigencia y los giros fueron de \$ 11.809.9 millones, con una representatividad porcentual del 95.53% sobre el presupuesto definitivo.

A su vez, los servicios personales tuvieron una ejecución presupuestal del 100.00%, por cuanto presentaron una ejecución en pesos de \$ 8.371 millones sobre una suma disponible o definitiva por el mismo valor.

Es de resaltar dentro de la ejecución presupuestal de los Gastos de la Secretaría de Tránsito y Transporte, que el rubro identificado con el nombre de Cesantías aparece con unos compromisos de \$ 1.829.1 millones sobre los cuales se realizaron giros por la suma de \$ 1.445.1 millones lo que significa que esta ejecución en términos porcentuales es del 72.34%, generando unas Reservas Presupuestales de \$ 384.0 millones, identificados dentro del proceso de



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

verificación aleatoria como los valores que se deberán girar durante la vigencia 2007 a los diferentes Fondos de Cesantías.

*3.4.2.1 Modificaciones Presupuestales.*

En el transcurso de la vigencia 2006, las sumas apropiadas como presupuesto inicial para los Ingresos y para los Gastos de la Secretaría de Tránsito y Transporte valoradas en \$ 1.362.7 millones, se modificaron mediante las Resoluciones 214 y 998 de 2006 en las que se establecieron créditos y contracréditos por un valor de \$ 1.262.3 millones, que en manera alguna alteraron el valor inicial del presupuesto de la dependencia auditada.

*3.4.3 Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT.*

Fue creado mediante el Acuerdo Distrital No. 9 de 1989 como un establecimiento público descentralizado del orden Distrital con Personería Jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente y se reglamentó con el Decreto Distrital No. 304 de 1989.

El Artículo 32 del Decreto Distrital No. 646 del 27 de noviembre de 1990, transformó el Fondo de Educación y Seguridad Vial del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte del Distrito Especial de Bogotá en el Instituto Técnico de Tránsito, Transporte y Vías el cual, entre otras, asumió las funciones del Fondo de Educación y Seguridad Vial del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte.

El Artículo 59º. del Decreto Distrital 265 del 9 de mayo de 1991, reza: “Restablécese el Fondo de Educación y Seguridad Vial de Bogotá – FONDATT -, con la naturaleza, estructura, funciones y demás características establecidas en el Acuerdo 9 de 1989 y sus decretos reglamentarios”.

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

- A. Los provenientes de las multas por infracción a los reglamentos de tránsito terrestre automotor.
- B. Los provenientes del servicio de garaje, grúas y revisiones en centros de diagnóstico o en pistas.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

- C. Los recursos provenientes de venta de formularios, calcomanías, publicaciones, certificaciones y otros servicios que se establezcan y sean aprobados por la Junta Directiva.
- D. Los derechos provenientes de la expedición de licencias de conducción.
- E. Los recaudos por los derechos de los distintos trámites que se cursan ante el DATT.
- F. Los recaudos que se perciban por los servicios que fueron transferidos por el INTRA al DATT, mediante el Decreto 80 de 1987 y los demás que sean asignados o delegados al Distrito en relación con el transporte o el tránsito.

En este punto también es indispensable mencionar, que, durante la vigencia a la cual se le practica el presente proceso auditor, el 30 de noviembre de 2006, se expidió el Acuerdo No. 257 “ 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 “.

Con base en el anterior Acuerdo, el Alcalde Mayor de Bogotá D. C. profirió el 29 de diciembre de 2006 el Decreto No. 563 “Por el cual se suprime el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt y se ordena su disolución y liquidación “.

#### *3.4.3.1 Rentas e Ingresos.*

Al Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT, para la vigencia fiscal del año 2006, mediante el Decreto Distrital No. 480 del 30 de diciembre de 2005, se le fijó un presupuesto inicial de rentas e ingresos de Ciento veinticinco mil cuatrocientos setenta y cinco millones ( \$ 125.475 ) millones. Durante el transcurso de la vigencia se le efectuaron modificaciones por valor de \$ 32.592.3 millones y en el siguiente cuadro, se resumen el presupuesto definitivo, los valores recaudados y no recaudados de las partidas más representativas, así:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.32  
INGRESOS DEL FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL -FONDATT**

Millones de \$

NOMBRE	PRESUPUESTO DEFINITIVO	PRESUPUESTO RECAUDADO	PRESUPUESTO POR RECAUDAR
<b>INGRESOS</b>	<b>\$ 158.067.2</b>	<b>\$ 145.699.4</b>	<b>\$ 12.367.8</b>
INGRESOS CORRIENTES	\$ 77.710.3	\$ 70.998.8	\$ 6.711.5
TRANSFERENCIAS	\$ 11.088.9	\$ 3.903.6	\$ 7.185.3
CONTRIBUCIONES PARAFISCALES	\$ 0.0	\$ 0.00	\$ 0.0
RECURSOS DE CAPITAL	\$ 69.268.0	\$ 70.797.0	\$ -(1.528.9)

Fuente: Ejecución Presupuestal del FONDATT, año 2006.

Los ingresos corrientes, con un presupuesto inicial sin modificaciones con un valor de \$ 77.710.3 millones y unos recaudos por \$ 70.998.8 millones, están constituidos por:

1. Multas, con un recaudo de \$ 47.884.1 millones, sobre un presupuesto inicial, que no tuvo modificaciones durante la vigencia, de \$ 61.420.0 millones.
2. Rentas contractuales, con un valor recaudado de \$ 4.708.3 millones, sobre un valor de \$ 3.973.8 millones, que es la suma correspondiente al presupuesto inicial que igualmente no tuvo modificaciones.
3. Contribuciones, con un recaudo durante el año de \$ 18.406.4 millones, sobre la suma de \$ 12.316.5 millones, que es el valor del presupuesto inicial, que tampoco presentó modificaciones.

Las transferencias, que tuvieron al iniciarse la vigencia una apropiación presupuestal de \$ 4.714.7 millones y una modificación acumulada de \$ 6.374.2 millones, para una apropiación presupuestal definitiva de \$ 11.088.9 millones y un recaudo de \$ 3.903.6 millones, las constituyen:

1. El aporte ordinario de la Administración Central, con un presupuesto inicial, unas modificaciones, un presupuesto definitivo y un recaudo igual a la partida principal anterior.

Los Recursos de Capital, que con un presupuesto inicial de \$ 43.049.9 millones y una modificación durante el transcurso de la vigencia de \$ 26.218.2 millones, para un presupuesto definitivo de \$ 69.268.1 millones y un recaudo de \$ 70.797.0 millones, están constituidos por:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

1. Los Recursos del Balance, con un presupuesto definitivo de \$ 33.155.6 millones, resultantes de una apropiación inicial de \$ 28,727.5 y una modificación durante la vigencia de \$ 4.428.1 millones, presentaron un recaudo de \$ 34.108.7 millones.
2. Los rendimientos por operaciones financieras, con un recaudo de \$ 3.483.6 millones, sobre una apropiación inicial sin modificaciones de \$ 3.000 millones.
3. Los excedentes financieros de los establecimientos públicos y utilidades de las empresas industriales y comerciales tuvieron una apropiación definitiva de \$ 32.790.1 millones como resultado de un apropiación inicial de \$ 11.000 millones y una modificación de \$ 21.790.1 millones, presentando un recaudo de \$ 32.790.1 millones.
4. Otros recursos de capital, que presentaron un recaudo de \$ 414.6 millones sobre un presupuesto inicial sin modificaciones de \$ 322.4 millones.

**3.4.3.2. Gastos e Inversión.**

Los recursos apropiados para responder por los gastos del FONDATT durante el año 2006, también se pueden mostrar en los rubros más significativos, en el siguiente cuadro:

**CUADRO No.33  
GASTOS E INVERSIÓN DEL FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL –FONDATT**

Millones de \$

NOMBRE	PTTO DEFINITIVO	PTTO COMPROMETIDO	% EJECUCION	SIN COMPROMETER	GIROS
GASTOS	\$ 158.067.2	\$ 125.162.0	79.18	\$ 32.905.2	\$ 69.729.7
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$ 9.408.0	\$ 8.276.7	87.98	\$ 1.131.3	\$ 6.117.7
GASTOS ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS	\$ 9.405.2	\$ 8.274.0	87.97	\$ 1.131.2	\$ 6.115.0
PASIVOS EXIGIBLES	\$ 2.8	\$ 2.7	96.43	\$ 0.1	\$ 2.7
INVERSIÓN	\$ 148.659.2	\$ 116.885.2	78.63	\$ 31.774.0	\$ 63.611.9
INVERSIÓN DIRECTA	\$ 110.178.0	\$ 78.706.3	71.44	\$ 31.471.7	\$ 27.355.7
PASIVOS EXIGIBLES	\$ 2.151.5	\$ 2.147.5	99.81	\$ 4.0	\$ 2.147.6
RESERVAS PRESUPUESTALES	\$ 36.329.7	\$ 36.031.4	99.18	\$ 298.3	\$ 34.108.7
TOTALES	\$ 158.067.2	\$ 125.162.0	79.18	\$ 32.905.2	\$ 69.729.7

Fuente: Ejecución Presupuestal del FONDATT, año 2006.

Los Gastos de Funcionamiento están compuestos por:



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

1. Administrativos y Operativos, con un presupuesto definitivo que ascendió a la suma de \$ 9.405.2 millones.
2. Pasivos Exigibles, con un presupuesto definitivo de \$ 2.8 millones.

Los Gastos de Inversión, es la partida presupuestal integrada por:

1. Inversión Directa, con un presupuesto definitivo de \$ 110.178.0 millones.
2. Pasivos Exigibles, con un presupuesto definitivos de \$ 2.151.5 millones.
3. Reservas Presupuestales, con un presupuesto disponible o definitivo que sumó \$ 36.329.7 millones.

La Inversión Directa la constituye la partida presupuestal “Bogotá Sin Indiferencia”, un compromiso social contra la pobreza y la exclusión, con una apropiación disponible de \$ 110.178.0 millones, rubro que a su vez lo constituyen:

1. El rubro correspondiente al eje Urbano Regional, con una apropiación definitiva y disponible de \$ 63.946.5 millones, de los cuales se comprometieron \$ 45.003.4 millones equivalentes al 70.38% del presupuesto definitivo y se giraron \$ 12.976.2 millones.

En este eje se incluyeron los siguientes Proyectos de Inversión:

- No. 0339 Formulación e implementación del Plan maestro de movilidad para Bogotá con visión regional, con una apropiación definitiva durante la vigencia de \$ 8.076.9 millones, unos compromisos de \$ 1.732.4 millones, el 21.45%, y unos giros de \$ 475.0 millones.
  - No. 7253 Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, con una apropiación definitiva de \$ 2.725.0 millones, comprometidos durante la vigencia \$ 2.620.3 millones, el 96.16 %, y unos giros de \$ 2.225.4 millones.
  - No. 7254 Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito en Bogotá, que sobre una apropiación definitiva de \$ 53.144.6 millones, comprometió recursos durante la vigencia por la suma de \$ 40.650.7 millones, el 76.49 %, y giros por \$ 10.275.8 millones.
2. El rubro que contiene el Eje de Reconciliación, con una apropiación definitiva y disponible de \$ 30.004.9 millones, y que reportó unos compromisos de \$



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

19.965.7 millones, el 66.54 %, y unos giros que ascendieron a la suma de \$ 5.625.1 millones, incluye los siguientes proyectos de inversión:

- No. 1165 Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial, con un presupuesto disponible de \$ 3.986.1 millones, con un total comprometido de \$ 1.288.9 millones, el 32.33 %, y se realizaron giros por \$ 381.0 millones.
- No. 6219 Apoyo institucional (convenio STT y Policía Nacional), que aparece con una apropiación definitiva de \$ 26.018.8 millones, con unos compromisos acumulados de \$ 18.676.9 millones, el 71.78 %, y unos giros por 5.244.1 millones.
- 3. El rubro del eje Objetivo de Gestión Pública Humana, con \$ 16.226.6 millones como apropiación definitiva y disponible, comportó unos compromisos de \$ 13.737.1 millones, el 84.66 %, y unos giros durante la vigencia de \$ 8.748.5 millones.

Este eje comprende los siguientes proyectos:

- No. 0348 Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionarios, que aparece con \$ 6.340.2 millones, unos compromisos acumulados durante la vigencia por valor de \$ 5.248.8 millones, el 82.79 %, y \$ 1.902.3 millones como giros.
- No. 6094 Fortalecimiento institucional de la secretaría de tránsito y Transporte, con \$ 7.115.9 millones como presupuesto definitivo, \$ 6.267.6 millones como suma de los compromisos acumulados durante la vigencia, el 88.08 %, y giros por valor de \$ 5.471.4 millones.
- No. 7132 Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera de la STT, el cual reporta \$ 2.770.5 millones como presupuesto definitivo, \$ 2.220.7 millones como compromisos acumulados durante la vigencia, el 80.16 %, y girados \$ 1.374.8 millones.

Según la información registrada en el siguiente cuadro, los presupuestos definitivos de las rentas y los ingresos para la vigencia 2006 y el de los gastos e inversiones para el mismo periodo presentaron un valor de \$ 158.067.2 millones, con ejecuciones de \$ 145.699.4 y \$ 125.162.0 millones, respectivamente, lo que porcentualmente significa que cada una de ellas fue de 92.18 y 79.18 en su respectivo orden.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.34  
EJECUCIONES PRESUPUESTALES 2005 – 2006**

Millones de \$

RENTAS E INGRESOS						
PRESUPUESTO DEFINITIVO			RECAUDO ACUMULADO			
2005	2006	VARIACION %	2005		2006	
			VALOR	%	VALOR	%
105.938.3	158.067.2	49.20 %	116.372.0	109.8 %	145.699.4	92.18 %
GASTOS E INVERSIONES						
PRESUPUESTO DEFINITIVO			EJECUCIÓN			
2005	2006	VARIACION %	2005		2006	
			VALOR	%	VALOR	%
105.938.3	158.067.2	49.20 %	81.413.2	76.85 %	125.162.0	79.18 %

Fuente: Ejecuciones Presupuestales FONDATT 2005 y 2006.

De igual manera, este cuadro nos permite visualizar que, durante la vigencia 2006 las sumas de los presupuestos tanto de ingresos como de egresos se incrementaron en un 49.20% respecto al valor de los mismos durante el año 2005. Además, de la comparación realizada a la información de las dos ejecuciones presupuestales, se puede determinar que el porcentaje de ejecución de los recaudos fue inferior durante el año 2006 no obstante presentarse mayor valor del ingreso durante este último año en valor absoluto.

En cuanto a las ejecuciones presupuestales de los gastos e inversiones durante los años 2005 y 2006, en esta última vigencia se ejecutaron \$ 43.738.8 millones por encima de lo ejecutado durante el año 2005, lo que significa que tanto en valor absoluto como en términos porcentuales fue mayor la ejecución durante el año 2006. Sin embargo, a pesar de que durante la vigencia 2006 el presupuesto definitivo fue superior en \$ 52.128.9 millones, el mayor valor ejecutado respecto al año 2005 no es proporcional a la diferencia de apropiación en el presupuesto definitivo.

Se puede concluir que aproximadamente la quinta parte, (20.82%) del presupuesto del año 2006, no se ejecutó.

Es conveniente manifestar, que, en la ejecución de los ingresos de la vigencia 2005, está incluida la partida de los reconocimientos por \$ 13.921,1 millones.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

*3.4.3.3. Modificaciones Presupuestales.*

En el transcurso de la vigencia 2006, las sumas apropiadas como presupuesto inicial para los Ingresos y para los Gastos valoradas en \$ 125.474.9 millones, se modificaron en un valor de \$ 32.592.3 millones, como resultado de los contracréditos y créditos establecidos en las Resoluciones expedidas por el Director Ejecutivo del FONDATT y en la adición fijada en el Decreto Distrital No. 192 del 8 de junio de 2006; esta modificación significó el 25.97 % de la asignación inicial.

*3.4.3.4. Compromisos por Pagar. Pasivos Exigibles.*

La partida presupuestal identificada con el código 3.3.4 correspondiente a los Pasivos Exigibles presenta en la ejecución de la vigencia 2006 apropiación disponible de \$ 2.151.5 millones, suma sobre la que se establecieron unos compromisos acumulados o ejecución durante la vigencia que ascendió a la suma de \$ 2.147.6 millones, con una significación porcentual del 99.82% sobre el valor definitivo y disponible del rubro, que a la vez representa el mismo porcentaje de los compromisos acumulados adquiridos durante el transcurso de la misma.

Dicha apropiación disponible para la vigencia se constituyó de los \$ 2.151.5 millones resultado de las modificaciones efectuadas a través de los traslados realizados durante el transcurso de la vigencia mediante actos administrativos soportados debidamente.

*3.4.3.5. Compromisos por Pagar. Reservas Presupuestales.*

Al finalizar la vigencia 2005, en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, se constituyeron reservas presupuestales por valor de \$ 43.777.2 millones, luego de que se produjeron en el transcurso de aquella vigencia los diferentes giros por valor de \$ 31.819,5 millones para realizar pagos sobre el valor acumulado de los compromisos por \$ 73.506.0 millones. Dichas reservas se ejecutaron durante la vigencia 2006 afectando tanto gastos de funcionamiento como de inversión, de la siguiente manera:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.35  
EJECUCION DE LAS RESERVAS PRESUPUESTALES**

Millones de pesos

RUBRO	VALOR RESERVA	ANULACIONES	VALOR DEFINITIVO	GIROS	% EJECUCION	SALDO
Funcionamiento	\$ 7.447.4	\$ 43.6	\$ 7.403.8	\$ 7.145.7	96,51	\$ 258.1
Inversión	\$ 36.329.8	\$ 36.329.8	\$ 0.0	\$ 0.0	0.00	\$ 0.0
Valor total	\$ 43.777.2	\$ 36.373.4	\$ 7.403.8	\$ 7.145.7	96,51	\$ 258.1

Fuente: Informe de ejecución de reservas presupuestales a 31 de diciembre de 2006. Secretaría de Tránsito y Transportes – FONDATT.

El valor de aquellas reservas se afectó por cuanto se produjeron anulaciones por la suma de \$ 36.329.8, millones, lo que permitió establecer unas reservas presupuestales definitivas de \$ 7.403.8 millones, suma sobre la que se produjeron giros durante el año 2006 por valor de \$ 7.145.7 millones. La diferencia, que asciende a la suma de \$ 258.1 millones, es el valor de las reservas presupuestales sobre la cual no se efectuaron autorizaciones de giro durante la vigencia 2006 y que debieron fenecerse el 31 de diciembre mediante acta suscrita por el ordenador del gasto y el responsable del presupuesto, pero que no pudo ser verificada por cuanto la administración no la puso a disposición del grupo auditor.

En términos porcentuales, sobre el valor definitivo de las Reservas Presupuestales constituidas al finalizar el año 2005, durante la vigencia 2006 se realizaron giros por el 96.51%, dando de esta manera cumplimiento al párrafo transitorio del Artículo 8º. De la Ley 819 de 2003.

Al confrontar el valor de las reservas presupuestales constituidas al finalizar el año 2005 para cada una de las partidas del presupuesto, con el informe de ejecución de reservas en la vigencia 2006, encontramos que los valores iniciales de este último informe coinciden con los que se plasmaron en el de las reservas identificadas al finalizar el año 2005.

Vale la pena hacer notar, que, en el Presupuesto del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT para la vigencia 2006, la partida Reservas Presupuestales tuvo una asignación inicial de \$ 28.727,5 millones, suma sobre la cual se realizaron modificaciones por créditos que ascendieron a \$ 7.602.3 millones, para que finalmente este rubro presentara una apropiación disponible por valor de \$ 36.329.8 millones.

Sobre la apropiación disponible por valor de \$ 36.329.8 millones mencionados en el párrafo anterior, durante el transcurso de la vigencia 2006 se acumularon compromisos por valor de \$ 36.031.4 millones, con una diferencia entre estas dos sumas por \$ 298.4 millones que probablemente correspondan a las diferentes



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

anulaciones realizadas durante el transcurso de la vigencia, pero que tampoco pudieron verificarse por cuanto la administración no las puso a disposición del grupo auditor.

*3.4.3.6 Constitución de las Cuentas por Pagar y Reservas Presupuestales 2006.*

Al finalizar la vigencia 2006, en poder de la Tesorería del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT, quedaron órdenes de pago por valor de \$ 750.4 millones a las que no se les realizó giro alguno y que en consecuencia se constituyeron en cuentas por pagar en la vigencia 2006.

De igual manera, al efectuar el cruce del valor de la totalidad de los compromisos acumulados durante la vigencia fiscal 2005 que fue de \$ 81.413,2 millones, con el valor de los giros realizados durante la misma vigencia que ascendió a \$ 37.636,1 millones, tenemos que la diferencia entre estas dos sumas que es de \$ 43.777,1 millones, se convertirá en el presupuesto del año 2006 como la partida Reservas Presupuestales.

Vale la pena hacer notar, que, en el Presupuesto del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT para la vigencia 2006. la partida Reservas Presupuestales tiene una asignación inicial de \$ 28.722,5 millones sobre la cual se efectuarán los ajustes que implica la aplicación del Parágrafo Transitorio del Artículo 8º. de la Ley 819 del 9 de julio del año 2003 y la anulación de los saldos no utilizados de algunos Certificados de Disponibilidad Presupuestal.

El mencionado Parágrafo Transitorio reza: “ El treinta por ciento (30%) de las reservas del Presupuesto General de la Nación y de las Entidades Territoriales que se constituyan al cierre de la vigencia fiscal del 2004 se atenderán con cargo al presupuesto del año 2005. A su vez, el setenta por ciento (70%) de las reservas del Presupuesto General de la Nación y de las Entidades Territoriales que se constituyan al cierre de la vigencia fiscal de 2005 se atenderán con cargo al presupuesto del año 2006.

Para lo cual, el Gobierno Nacional y los Gobiernos Territoriales, respectivamente harán por decreto los ajustes correspondientes.”

*3.4.3.7 Cierre Presupuestal.*

En cumplimiento de instrucciones emanadas de la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda sobre la obligatoriedad de realizar labores indispensables de carácter financiero al momento de cerrar los presupuestos de todas las entidades que ejecutan dineros públicos en Bogotá D.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

C., tanto en la Secretaría de Tránsito y Transporte como en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT se llevaron a cabo las respectivas diligencias de Cierre Presupuestal de la vigencia 2006 dando en ellas la aplicación a las normas existente sobre el manejo presupuestal en el Distrito Capital, entre ellas el Decreto Distrital 714 expedido en el año 1996 y la Ley 819 del año 2003.

**3.4.3.8 Indicadores de Gestión**

Se elaboraron algunos indicadores que desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo permiten hacer un análisis integral de la gestión presupuestal en el FONDATT. Así por ejemplo, los indicadores de Financiación del Presupuesto definen porcentualmente los diferentes recursos obtenidos en el periodo fiscal, los indicadores de Estructura del Presupuesto de Gastos establecen la distribución porcentual del presupuesto en los diferentes gastos, los indicadores de Autofinanciamiento miden la capacidad que tiene la entidad de ejecutar con sus propios recursos los programas de inversión y los Indicadores de Recaudo miden la capacidad que tiene la entidad de recaudar los recursos previstos.

**CUADRO No.36  
INDICADORES DEL PRESUPUESTO DEL FONDATT VIGENCIA 2006**

Millones de pesos			
NOMBRE	FORMULA	EN \$	%
Financiación del Presupuesto	(Ingresos Corrientes Recaudados/Total Ingresos Recaudados)x100	(70.998,8/145.699,4) x100	48.73
	(Transferencias Recaudadas/ Total Ingresos Recaudados Total)x100	(3.903.6/145.699.4) x100	2.68
	(Recursos de Capital Recaudados/Total Ingresos Recaudados)x100	(70.797.0/145.699.4) x100	48.59
Estructura del Presupuesto de Gastos	(Total Gastos de Funcionamiento Comprometidos/Total Compromisos)x100	(8.276.7/ 125.162.0) x100	6.61
	(Total Gastos de Inversión Comprometidos/Total Compromisos)x100	(116.885.2/125.162.0) x100	93.39
Autofinanciamiento	(Total de Ingresos Recaudados/Giros realizados)x100	(145.699.4/69.729.7) x100	208.95
Recaudo	(Total de Ingresos Recaudados/ Ingresos Presupuestados)x100	(145.699.4/158.067.2) x100	92.18
Giros para pagar los gastos de Funcionamiento.	(Giros para gastos de Funcionamiento/Giros totales).	(6.117.7/69.729.7) x100	8.77
Giros para pagar gastos por Inversión.	(Giros para pagar gastos de Inversión/Giros totales)	(63.606.1/69.729.7) x 100	91.22

Fuente: Ejecución Presupuestal del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT.2006



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Sobre el valor de los giros para pagar cuentas por los compromisos de gastos de funcionamiento durante la vigencia 2006, que ascendió a \$ 6.117.7 millones, se puede establecer que el 0.04 % de aquellos correspondieron a la partida Pasivos Exigibles constituida por gastos de funcionamiento sin cancelar en vigencias anteriores que fue por valor de \$ 2,7 millones.

De igual manera, de la totalidad del valor de los giros para pagar cuentas por los compromisos de gastos de inversión durante la vigencia 2006 que ascendió a la suma de \$ 63.611.9 millones, se puede establecer que el 3.38 % de dichos giros correspondieron a la partida de los Pasivos Exigibles por valor de \$ 2.147.6 millones generados por esta modalidad de gastos sin cancelar en vigencias anteriores.

**CUADRO No.37  
INDICADORES DEL PRESUPUESTO DEL FONDATT VIGENCIA 2005**

Millones de pesos

NOMBRE	FORMULA	EN \$	%
Financiación del Presupuesto	$(\text{Ingresos Corrientes Recaudados} / \text{Total Ingresos Recaudados}) \times 100$	$(77.623,0 / 102.451,0) \times 100$	75.77
	$(\text{Transferencias Recaudadas} / \text{Total Ingresos Recaudados}) \times 100$	$(2.002,9 / 102.451,0) \times 100$	1.95
	$(\text{Recursos de Capital Recaudados} / \text{Total Ingresos Recaudados}) \times 100$	$(22.825,1 / 102.451,0) \times 100$	22.28
Estructura del Presupuesto de Gastos	$(\text{Total Gastos de Funcionamiento Comprometidos} / \text{Total Compromisos}) \times 100$	$(13.492,4 / 81.413,2) \times 100$	16.57
	$(\text{Total Gastos de Inversión} / \text{Total Compromisos}) \times 100$	$(67.920,8 / 81.413,2) \times 100$	83.43
Autofinanciamiento	$(\text{Total de Ingresos Recaudados} / \text{Giros realizados}) \times 100$	$(102.451,0 / 37.636,1) \times 100$	272,21
Recaudo	$(\text{Total de Ingresos Recaudados} / \text{Ingresos Presupuestados}) \times 100$	$(116.372,0 / 105.938,3) \times 100$	109.85
Giros para pagar los gastos de Funcionamiento.	$(\text{Giros para gastos de Funcionamiento} / \text{Giros totales}) \times 100$	$(6.045,0 / 37.636,1) \times 100$	16.06
Giros para pagar gastos por Inversión.	$(\text{Giros para pagar gastos de Inversión} / \text{Giros totales}) \times 100$	$(31.591,1 / 37.636,1) \times 100$	83.94

Fuente: Ejecución Presupuestal del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.38  
COMPARATIVO DE LOS INDICADORES DE LOS PRESUPUESTOS  
DEL FONDATT VIGENCIAS 2005 Y 2006**

NOMBRE DEL INDICADOR	(% ) Porcentajes	
	VIGENCIA 2005	VIGENCIA 2006
Financiación del presupuesto con Ingresos Corrientes	75.77	48.73
Financiación del presupuesto con Trasferencias	1.95	2.68
Financiación del presupuesto con Recursos de Capital	22.28	48.59
Asignación para Gastos de Funcionamiento	16.57	6.61
Asignación para Gastos de Inversión	83.43	93.39
Relación de Ingresos recaudados V.S. Giros realizados	272.21	208.95
Capacidad real de recaudo	109.85	92.18
Giros efectuados para Gastos de Funcionamiento	16.06	8.77
Giros efectuados para Gastos de Inversión	83.94	91.22

Fuente: Ejecución Presupuestal del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT – Cálculos Grupo auditor.

**Factores Positivos de Resaltar:**

1. Para la vigencia 2006 fue porcentualmente menor el presupuesto destinado a Gastos de Funcionamiento.
2. Para la vigencia 2006 fue porcentualmente mayor el presupuesto destinado a Gastos de Inversión.
3. Durante la vigencia 2005 fue superior el porcentaje de recaudo que el efectuado durante la vigencia 2006.
4. La disponibilidad de recursos, luego de realizados los giros, fue mayor en la vigencia 2005.
5. Fue más alto el porcentaje de financiación del presupuesto con Ingresos Corrientes en la vigencia 2005 que el mismo origen de financiación en la vigencia 2006.

**3.4.4. Rendición de la Cuenta Anual.**

Verificada la información remitida por la Secretaría de Tránsito y Transporte y por el Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT a través del aplicativo SIVICOF, se observa que no se presentó la siguiente información:

**3.4.4.1. Secretaría de Tránsito y Transporte, STT.:**

Para este sujeto de control aparecen diseñados diez ( 10 ) formatos a diligenciar, los cuales su diligenciamiento fue de la siguiente manera:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

El identificado con el código 400-CB-0104, Ejecución de reservas presupuestales vigencia anterior, está correctamente elaborado al comparar su contenido con la información oficial obtenida en medio impreso.

El formato elaborado bajo el código 300-CB-0103, Ejecución del presupuesto de gastos e inversiones, no contiene la totalidad de la información que debe aparecer en este tipo de formulario y la poca que contiene no corresponde a la ejecución oficial obtenida en medio impreso.

Los demás formatos, identificados con los siguientes códigos no fueron diligenciados:

100-CB-0101	200-CB-0102	301-CB- 0103-2
302-CB-0103-3	303-CB-0103-4	401-CB-0104-2
402-CB-0104-3	403-CB-0104-4	

**3.4.4.2. Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT:**

También para este sujeto de control aparecen diseñados diez ( 10 ) formatos que debe diligenciar el sujeto de control, los cuales aparecen en el programa SIVICOF así:

Los identificados con el código 200-CB-0102, Ejecución reconocimientos vigencia anterior, contiene correctamente la información que tiene entre sus papeles de trabajo el equipo auditor.

Los formatos elaborados bajo los códigos 100-CB-0101, 300-CB-0103 y 400-CB-0104 asignados a Ejecución presupuestal de ingresos, Ejecución del presupuesto de gastos e inversiones y Ejecución de reservas presupuestales vigencia anterior, respectivamente, contienen valores que no coinciden con datos oficiales obtenidos por el equipo auditor.

**3.4.5. Evaluación al Sistema de Control Interno.**

Las Administraciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte y del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT para la Elaboración del Anteproyecto, la Aprobación, la Ejecución, la Programación y Reprogramación del PAC, las Modificaciones, Reducciones, Aplazamientos, Suspensiones y el Cierre del presupuesto ejecutado durante la vigencia 2006, tuvieron como marco legal el Decreto Distrital 714 del año 1996 y las disposiciones que al respecto ha expedido la Secretaría de Hacienda Distrital a través de las Circulares que sobre el Cierre Presupuestal, al finalizar las vigencias, expide todos los años la Dirección Distrital



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

de Presupuesto. De igual manera, la Secretaría de Hacienda de Bogotá, a través de la Dirección Distrital de Presupuesto, realiza un seguimiento permanente a los movimientos presupuestales que se cumplen en estas dos entidades.

La información que debió ser reportada por los sujetos de control en los formatos diseñados para ser enviados a través del programa SIVICOF, no se reportó en el tiempo fijado y con la cantidad y calidad estipuladas para informar con objetividad los valores realmente ejecutados en el componente de integralidad presupuesto, lo que produjo como consecuencia dificultad en la verificación de las ejecuciones presupuestales entregadas por las Administraciones del FONDATT y de la Secretaría de Tránsito y Transporte en la diligencia de verificación del cierre presupuestal de la vigencia 2006, que finalmente se constituyeron en la información oficial sobre el manejo presupuestal en los mencionados sujetos de control.

No obstante lo anterior y teniendo en cuenta que el seguimiento realizado durante la vigencia 2006 por la Dirección Distrital de Presupuesto fue permanente, el proceso presupuestal en estas dos entidades es confiable.

### 3.5. EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN.

Dentro del proceso auditor efectuado por este Ente de control, correspondiente al PAD 2007 Fase I, vigencia 2006, fue necesario abordar la contratación de la vigencia 2005 en razón a que los contratos suscritos en la vigencia 2006 no se encontraban liquidados. Se examinaron un total de doce (12) contratos por un valor de \$8.480 millones, de los contratos celebrados durante la vigencia 2006, tan solo se examinó el contrato 121 celebrado con el Consorcio Promotora Puga.

A continuación se presentan los resultados del examen:

#### 3.5.1. Omisión inscripción SICE.

Se seleccionó una muestra de contratos, sobre los cuales se solicitó al Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt en liquidación, mediante oficio 31105-1-026 de fecha marzo 2 de 2007, se agregara a la información requerida la fecha de perfeccionamiento del contrato y la fecha de inscripción ante el Sistema Integrado de Contratación Estatal – SICE, conforme lo establece el decreto 3512 de 2003, Artículo 13, literal e).

La entidad respondió mediante oficio sin número sin suministrar la información solicitada. A la fecha de entrega del presente informe aún no se ha allegado la



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

información, lo que evidencia que no se inscribieron en el tiempo que la norma lo exige de conformidad con el siguiente cuadro que incluye dieciséis (16) contratos, susceptibles de inscripción en SICE, correspondientes a la muestra de auditoría:

**CUADRO No.39  
CONTRATOS SIN INFORMACIÓN SOBRE INCRIPCIÓN SICE**

No.	CONTRATISTA	CLASE DE CONTRATO	FECHA_	FECHA PERFECCIONAMIENTO	FECHA INSCRIP. SICE	Valor en \$
						VALOR \$
108	AUTONIZA LTDA	Otros Suministros	27/01/2006			25000000
126	EDICIONES SCREEN LTDA	Servicios Apoyo a la Gestión de la Entidad	27/01/2006	08/02/2006		22500000
176	COMERCIAL OFFSET GUIO Y CIA LTDA	Otros Suministros	27/01/2006			36000000
56	INTERNACIONAL DE NEGOCIOS S.A.	Suministro de Servicio de Aseo	27/01/2006			37000000
95	ALFREDO COMBITA DIAZ	Servicios Apoyo a la Gestión de la Entidad	27/04/2006	16/05/2006		21000000
85	HECC COURRIER EXPRESS LTDA	Servicios de Outsourcing	26/05/2006			253920000
170	INAM LTDA	Compraventa	16/06/2006	11/07/2006		200000000
100	FESA SA	Suministro de Bienes en general	08/08/2006			669500000
121	CONSORCIO PROMOTORA PUGA	Compraventa	17/08/2006			542311020
153	SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA SA	Servicios Apoyo a la Gestión de la Entidad	07/09/2006			225000000
146	SIEMENS SA	Compraventa	12/12/2005			989838982
155	SANTANA SA	Compraventa	01/11/2006			94869079
128	SIEMENS SA	Compraventa	05/09/2006			1604978575
137	SIEMENS SA	Compraventa	25/09/2006			999989116



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

No.	CONTRATISTA	CLASE DE CONTRATO	FECHA_	FECHA PERFECCIONAMIENTO	FECHA INSCRIP. SICE	VALOR \$
170	SERVICOLLS SERVICIOS INTEGRALES LTDA	Compraventa	21/11/2006			18618715
127	INVERSIONES CADENA BALLESTEROS	Otros Suministros	29/08/2006			200000000

Fuente: Relación contractual 2006 – SIVICOF , Muestra Equipo auditor.

De conformidad con lo anteriormente expresado y al establecerse la omisión de inscripción de los contratos, suscritos por la entidad, en el Sistema Integrado de Contratación Estatal - SICE ,se evidencia incumplimiento del Artículo 13, literal e del decreto 3512 de 2003 identificándose un Presunto Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.

### 3.5.2. Contrato No. 067 de 2005 - YOKOMOTOR S.A.

Contrato No: 067 de 2005  
Contratista : YOKOMOTOR S.A.  
N.I.T.: 800.041.829-6  
Valor inicial y final: \$243 millones.

Objeto: El contratista se obliga para con el FONDATT al mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos y mano de obra, de los vehículos marca Toyota dados en comodato a la Policía Metropolitana de Tránsito y los pertenecientes a la parte Operativa y Administrativa de la entidad, de acuerdo a la parte técnica de los términos de referencia, adendos, y la propuesta presentada por el contratista.

Fecha De Suscripción Del Contrato: 13 de Junio de 2005  
Plazo Inicial: Ocho (8) meses y/o hasta agotar recursos.  
Plazo Final: No se ha liquidado

Evaluación: Se expidieron dos CDP, uno por valor de \$236 millones y otro por \$7 millones. El primero para los vehículos dados en comodato y el segundo para vehículos administrativos y operativos

Evaluación presupuestal: Este contrato tuvo como disponibilidad presupuestal la 474 de 2005, en lo que corresponde a \$236 millones, afectando el código de



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

cuenta presupuestal 3-3-1-12-03-20-6219-00, que corresponde a la partida Apoyo Institucional y cuyo registro presupuestal fue el No. 755 de 2005.

Se confrontó con la Relación de Certificados de Disponibilidad Presupuestal del año 2005 y se encontró que efectivamente se expidió tal disponibilidad por el valor mencionado puesto que era inicialmente por \$500 millones pero se anularon \$264 millones.

En la carpeta que la entidad enumeró como No. 4 de la caja No. 03 a folio 59 se encontró el CDP 943, con el cual conforme al artículo 40 del Decreto 480 de 2005 se reemplaza el 474 del 2005 por valor de \$141 millones. En la misma carpeta, a folio 58 se encuentra el CRP 968 con idéntico valor, el cual reemplaza el CRP 755 del 2005 por igual situación normativa.

En relación con el mantenimiento de los vehículos de la parte administrativa y operativa, se expidió el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 297, por valor de \$7 millones y el Certificado de Registro Presupuestal No. 756 que afecta la partida presupuestal No. 3-1-1-02-08-01-0000-00, Mantenimiento entidad. De la misma forma, consultada la Relación de Certificados de Disponibilidad Presupuestal del año 2005, se encontró que efectivamente se expidió tal disponibilidad por el valor mencionado. Con estos recursos conforme a lo analizado se evidenció que se reparó el vehículo TOYOTA BJL 977 asignado al Secretario de Tránsito, lo cual no presenta observación.

En los folios 170 y 171 de la carpeta No. 1 de la caja No. 4, se encontró copia de la Resolución 250 del 21 de junio de 2005 donde el Secretario de Tránsito efectúa el nombramiento de los 2 interventores al contrato, uno para la parte de mantenimiento de los carros Toyota dados en comodato a la Policía Metropolitana y el otro a los vehículos de la entidad. En los folios 156 y 157 de la misma carpeta, se encontró el original del acta de inicio del contrato celebrada el 22 de junio de 2005.

En la carpeta No. 4 de la caja No. 4 se encontraron los siguientes documentos, entre otros:

Concepto de viabilidad No. 6219-14-05 de fecha 18 de febrero de 2005, folio 101, que corresponde al proyecto 6219 Apoyo Institucional - Convenio STT con la Policía Nacional, con el cual se pretende contribuir en mantener el tiempo de respuesta de la Policía de Tránsito a los casos reportados en trece (13) minutos.

Folio 100, original del CDP No. 474.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Folio 99, original del CDP No. 297.

Evaluado el estudio de conveniencia se encuentra que la justificación fundamenta la necesidad. Así mismo, el esquema de trabajar con talleres autorizados genera ventajas competitivas en cuanto a costo y calidad de los mantenimientos preventivos y correctivos (folios 43 a 96, caja 4, carpeta No. 4).

En el folio 25 se encuentra copia de la resolución de apertura No. 124 de 2005 expedida el 11 de abril, de la licitación pública No. 06 de 2005.

Se examinaron los pliegos de condiciones los cuales acogieron las sugerencias efectuadas por las diferentes instancias. Se evidenció claridad suficiente que permitió dilucidar las dudas que posteriormente se presentaron por los diferentes proponentes bajo criterios de certeza jurídica.

Se presentaron 2 adendos modificatorios (folios 174 a 179).

Reposa acta de audiencia en los a folios 167 –172 donde se responden las inquietudes planteadas por los posibles proponentes. Se vendieron nueve ( 9 ) pliegos pero finalmente se presentaron 5 proponentes:

- Yokomotor
- Autoniza Ltda..
- Talleres Autorizados
- Carco S.A..
- Automotores La Floresta

Examinada la etapa pre-contractual, no se evidencian irregularidades, pero se efectuaron observaciones por parte de los proponentes y las respuestas dadas por la administración se ajustan conforme a lo establecido en los pliegos de condiciones.

*3.5.2.1. Hallazgo Administrativo:*

Las carpetas enviadas por el Fondatt no fueron enumeradas en el orden correcto, sin embargo se tendrán como números validos para efectos del análisis los presentados por la administración.

A folio 160 de la carpeta No. 3 de la caja No. 3 se encuentra el original de la carta enviada el 02 de junio de 2006 por el interventor al FONDATT, donde señala la ampliación del contrato 067 de 2005 y expuesto en el cuerpo de la carta como



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

“No. 108 de 2005” por error. Allí se solicita la extensión de la póliza por tres meses más para agotar el presupuesto del contrato.

A folio 8 de la misma carpeta se encuentra los originales de la ampliación de las pólizas desde el 13 de junio de 2005 hasta el 12 de diciembre de 2006 en cuanto a cumplimiento y calidad. Pero examinados los documentos que reposan en la carpeta enumerada por la entidad como No. 1, a folio 2 se evidencia que para el 13 de diciembre de 2006 aun quedaban por ejecutar \$6 millones. No obra en ninguna parte acta de liquidación del contrato, ni de una nueva ampliación de póliza de cumplimiento y calidad en razón que dentro del contrato 067 se estableció que la cobertura de dichas pólizas sería por el tiempo que dure en ejecución el contrato y siete meses más contados a partir de la fecha de firma del acta de inicio<sup>28</sup>. Cabe señalar que la fecha de inicio del contrato es el 22 de junio de 2005.

A folio 167 de la carpeta enumerada como 6 de la caja No. 3 se encuentra un documento que no pertenece al contrato en cuestión.

En los folios 18 y 146 de la carpeta No. 3 y en el 53 de la carpeta No. 6 de la caja No. 3, aparecen copias de documentos de recibo a satisfacción por los trabajos realizados a un vehículo del cual no figura la placa ni la fecha del mismo. En los tres casos el conductor fue el señor Jorge Humberto Salcedo. De la misma forma figuran otros recibos a satisfacción sin fecha o sin placa de vehículo, lo que debió ser observado por el interventor.

En la carpeta No. 3, en el folio 26, se encuentra un recibo a satisfacción por el vehículo Toyota HI LUX OBE 933 con cargo al Fondo Rotatorio del Departamento Administrativo DAS y conforme al contrato 314 de 2006 por valor de \$512.954, el cual no es el analizado.

En los folios 58 y 59 de la carpeta No. 2, se encuentra copia de la resolución 237 de 2006 en la cual se nombra un interventor adicional para el contrato 067 de 2005, entre otros.

Se estableció que los folios del 63 al 104 de la carpeta No. 2 de la caja No. 3, vuelven a presentarse en los folios 98 al 139 de la carpeta No. 3. Igual situación se evidencia desde el folio 110 al 125 de la carpeta No.2 respecto al folio 140 al 155 de la carpeta No. 3. Otros folios se repiten dentro de la misma carpeta 2 (facturas 17691, 17520, 17524, 17522, 17525, 17527).

---

<sup>28</sup> Artículo 7 Garantía Única. Contrato 067 de 2005. Literales a) y b).



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Las anteriores observaciones se efectuaron con documentos en su mayoría en fotocopias. Sin embargo se encuentra la caja No. 4 la cual presenta carpetas de YOKOMOTOR y que al examinarse se encontró:

Carpeta en desorden: En el folio 166 reposa copia del CDP No. 297 por valor de \$130 millones, expedido el 14 de febrero de 2005 con cargo a la partida presupuestal de código No. 3-1-1-02-08-01-0000-00 que corresponde a Mantenimiento entidad. A folio 168 está la copia del CRP No. 756 por valor de \$7 millones, expedido el 16 de junio de 2005 descargado de la partida con código No. 3-1-1-02—08-01-0000-00 correspondiente a Mantenimiento entidad. A folio 169 está la copia del CRP No. 755 por valor de \$ 236 millones fechado el 16 de junio de 2005 el cual afecta la partida presupuestal identificada con el código No. 3-3-1-12-03-20-6219-00 Apoyo Institucional Secretaría de Tránsito Policía Metropolitana. Por lo anterior, en materia presupuestal todo se encuentra conforme a la normatividad.

*3.5.2.2. Hallazgo Disciplinario:*

Se terminó de ejecutar dicho contrato el 13 de diciembre de 2006, cuando aún quedaban por ejecutar \$6 millones. Dicho saldo no se ejecutó y hasta la fecha de esta auditoría no se ha liquidado el contrato; sin embargo se efectuó licitación paralela para dar continuidad al mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos TOYOTA, la que condujo a la realización del contrato 141 de 2006.

De otra parte se estableció que se solicitó en el mes de junio de 2006 la ampliación de la póliza por tres meses más, cuando el contrato por tiempo se terminaba en el mes de febrero de 2006, fecha en la cual se debió ejecutar la primera ampliación de la póliza y no en el mes de junio.

Una vez terminado en el mes de diciembre de 2006 por agotamiento de recursos se debió solicitar la ampliación de las pólizas de cumplimiento y calidad tal como se establece en el contrato (hasta su terminación y siete meses más).

Situaciones anteriores que permiten evidenciar la existencia de un presunto hallazgo de tipo administrativo con incidencia disciplinaria.

**3.5.3. Contrato No. 181 de 2005 - Consorcio Proyect**

Contrato No.	181 de 2005
Contratista:	Consorcio Proyect
Valor inicial y final:	\$ 60 millones



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Objeto: El contratista se obliga para con el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., a realizar mediante el sistema de precios unitarios fijos, sin fórmula de reajuste, las obras de adecuación y mantenimiento para su sede vacacional denominada Refugios del Nalmar, ubicada en el kilómetro 88.5 de la vía Bogotá – Melgar (sic), de acuerdo con los términos de referencia y la propuesta presentada.

Fecha de suscripción del contrato: 30 de diciembre de 2005  
Plazo Inicial: Tres (3) meses a partir del acta de  
Iniciación.  
Plazo Final: No se ha ejecutado

Evaluación: Contratación directa por su cuantía. Se encuentra enmarcado en el proyecto 6094 Fortalecimiento Institucional de la Secretaría de Tránsito dentro de la meta mejorar 20% las instalaciones locativas de la Secretaría de Tránsito. Evaluada la etapa precontractual, se encontró ajustada a la normatividad.

Presupuestalmente existen los respectivos CDP y CRP con las correspondientes sustituciones en la vigencia 2006.

Este contrato no se ha ejecutado pese que se adjudicó al consorcio en mención, en razón a que cuando se firmó el acta de inicio, de inmediato se firmó suspensión por accidente que sufrió el representante legal. Posteriormente se reinició y a los 2 días se suspendió nuevamente a solicitud del interventor porque el inmueble se encontraba arrendado desde marzo de 2003 y sería entregado por el arrendatario el día 31 de julio de 2006, lo cual permitiría que se trabajara de una manera más adecuada. No obstante y a pesar de ya estar contratada la reparación, el arrendatario incumplió el contrato 107 de 2003 que tenía con el Fondatt-STT y no entregó el bien inmueble. Adicionalmente no permite que se realicen las obras contratadas.

Por lo anterior, la Administración estudia la posibilidad de terminar unilateralmente el contrato 181 de 2005.

#### *3.5.3.1. Hallazgo Administrativo*

Con las anteriores situaciones se observa una falta de planeación en los procesos contractuales que adelanta el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt, al suscribirse contratos sin contar con la certeza de su ejecución. Igualmente se evidencia falta de gestión de parte de la entidad para solucionar estas deficiencias de tal manera que se minimice el riesgo para los intereses del estado.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

3.5.4. Contrato No.152 de 2005 - Siemens S.A.

Licitación Pública:	STT-LP-030-2005
Contrato No.	152 de 2005
Contratista:	Siemens S.A.
N.I.T.:	860.031.028-9
Valor inicial y final:	\$ 1.198 millones

Objeto: “Contratar por el sistema de precios unitarios fijos no ajustables, la adquisición de semáforos para la regulación del tránsito vehicular y peatonal dentro del sistema de control semafórico de Bogotá D.C.”.

Fecha de suscripción del Contrato:	23 de diciembre de 2005
Plazo Inicial:	Cuatro (4) meses a partir del acta de iniciación que fue el 30 de enero de 2006.
Plazo Final:	30 de mayo de 2006
Fecha de liquidación:	agosto 18 de 2006

Evaluación: La viabilidad se encuentra ajustada y conforme al proyecto 7254 Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá, D.C., dentro de la meta “Garantizar en un 99% la operación del sistema de semaforización electrónica de Bogotá D.C.”.

Examinados los aspectos presupuestales, se encontraron conforme a las normas que rigen la materia los CDP y CRP expedidos con relación al contrato:

El CDP No. 1093 de junio 15 de 2005 por valor de \$1.200 millones reemplazado por el No. 1332 de abril 21 de 2006, por valor de \$1.200 millones y el CRP No. 1425 del 29 de diciembre de 2005 por valor de \$ 1.200 millones que fue reemplazado por el No. 1343 del 21 de abril de 2006 por el mismo valor.

Se evidencia la construcción y aceptación de observaciones a los pre-pliegos; de igual manera, se encuentra la Resolución de apertura No. 564 de 2005, de la Licitación 030 de 2005 el 18 de octubre de 2005 (folio 71 carpeta No. 1 caja 24). También reposa publicación en medios de comunicación de la Licitación en mención y acta de apertura de la misma el 31 de octubre de 2005.

Se halla acta de audiencia de aclaración al pliego de condiciones 02 de noviembre de 2005 (se presentaron 2 firmas de posibles proponentes). En los folios 1-4 de la carpeta No2 de la caja 24, obra el adendo No. 1.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Cabe señalar que a la licitación finalmente se presentó Siemens S. A. como único proponente. Como observaciones se establecen que el valor del contrato fue de \$1.198 millones, en el anexo 4 numeral 14 de los prepliegos de condiciones, que son los que reposan en la carpeta, se establece la necesidad de que los semáforos sean compatibles con lámparas de mínimo 8000 horas de vida promedio, longitud del cable 290 m.m., entre otros, los cuales deben ser certificados mediante catálogo, requisitos que únicamente llena la lámpara halógena tungstram 52160, tan es así, que es la bombilla que la firma presenta dentro de los semáforos de la muestra dentro de la licitación.

*3.5.4.1. Hallazgo Administrativo con posible incidencia disciplinaria.*

Respecto a los estudios previos elaborados en junio de 2005, se estableció que dentro del análisis de conveniencia los ítems se encuentran ajustados, salvo el correspondiente a Estudio de Mercado que toma como referencia para determinar el valor del presupuesto una sola cotización del 04 de marzo de 2005 cual es la de SIEMENS S.A. (folios 39 a 42 de la carpeta señalada como numero 2, por el Fondatt, de la caja 24 que contiene el contrato 152 de 2005) aunque cita otro posible oferente y otros valores tenidos en cuenta “con base en los precios establecidos dentro de la ejecución de contratos con el mismo objeto en años anteriores y de acuerdo con las cotizaciones solicitadas...”. Así mismo, con esta cotización se determinan valores unitarios para los diferentes tipos de semáforos a adquirir (folio 37 de la carpeta).

En la carpeta que figura con el No. 1, por parte del Fondatt, de la caja 24 pero que en orden contractual debe ser la No. 2, en los folios 150 al 161, figuran nuevamente los estudios previos y como anexos incorporan otra cotización elaborada el 27 de septiembre de 2005 con valores que no fueron tenidos en cuenta en al cálculo del presupuesto.

Por ultimo, después de celebrado el contrato 152 de 2005, no se evidencia la inscripción ante el SICE dentro de los cinco (5) días hábiles del mes siguiente al que se firmó, tal como lo establece el Decreto 3512 de 2003 en su Artículo 13 literal e), por lo que se establece un incumplimiento al mismo.

*3.5.5. Contrato No. 094 de 2005 - Siemens S.A.*

Contratación directa:	STT-LP-030-2005
Contrato No.	094 de 2005
Contratista:	Siemens S.A.
N.I.T.:	860.031.028-9



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

Valor inicial: \$ 1.597.654.009.00  
Valor final: \$2.392 millones

Objeto: “El contratista se obliga a prestar el mantenimiento preventivo y correctivo de las centrales de control (equipos de control central, periféricos y equipos de fuerza), computadores de tráfico local, y red de interconexión de detectores de tráfico del sistema de semaforización electrónica de Bogotá D. C. incluyendo las nuevas intersecciones que se vayan integrando al sistema”, de acuerdo con lo establecido en las especificaciones técnicas indicadas en el capítulo 4 de los términos de condiciones y la propuesta del contratista de fecha 29 de junio de 2005, documentos que hacen parte integral del presente contrato.

Fecha de suscripción del Contrato: 2 de agosto de 2005  
Plazo Inicial: Siete (7) meses a partir del acta de la iniciación que fue el 11 de agosto de 2005.  
Plazo Final: 9 meses y medio  
Fecha de liquidación: 22 de septiembre de 2006

Evaluación: La viabilidad se encuentra ajustada y conforme al proyecto 7254 Expansión y Mantenimiento del Sistema Integral de Control de Tránsito en Bogotá, D.C. dentro de la meta “Garantizar en un 99% la operación del sistema de semaforización electrónica de Bogotá D.C.”.

Respecto a los estudios previos o de conveniencia elaborados en abril de 2005, se estableció que son de marca Siemens, los equipos electrónicos que conforman el sistema de control centralizado instalado en la ciudad desde el año 1974. En igual forma, en el último año se adquirieron equipos de control local que se encuentran con garantías técnicas por parte de SIEMENS S.A., lo que impide que se puedan mantener por otras firmas, puesto que perderían su garantía. El Subsecretario Técnico recomienda efectuar un contrato directo, el que posteriormente se realizó, acogiéndose al Numeral 2 del artículo 17 del decreto 2170 de 2002.

Examinados los aspectos presupuestales, se encontraron conforme a las normas que rigen la materia los CDP y CRP expedidos con relación al mencionado contrato: CDP No. 917 de 2005 por valor de \$1.600 millones reemplazado por el CDP No. 573 de febrero 20 de 2006 por un valor de \$461 millones y el CRP No. 925 del 5 de agosto de 2005 por valor de \$ 1.598 millones reemplazado por el CRP No. 669 de febrero 22 de 2006 por valor de \$461 millones.

Para la adición de este contrato, se expidieron el CDP No. 4417 del 27 de diciembre de 2005 por valor de \$ 794 millones, el cual fue reemplazado por el No.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

578 de febrero 20 de 2006 por el mismo valor y el Certificado de registro presupuestal No. 1540 del 30 de diciembre de 2005, reemplazado por el No. 674 del 22 de febrero de 2006, por idéntico valor.

Mediante oficio 9887 del 16 de junio, el FONDATT - .STT efectuó invitación a la sociedad SIEMENS S.A. para que presentara oferta para contratar el objeto señalado.

Siemens S.A., cumplió con lo pedido por el Fondatt-STT y se celebró el contrato 096 de 2005. El contrato no tiene cláusula 4.

Revisada la ejecución contractual conforme a los folios y documentos existentes en las carpetas, se encuentra un desarrollo adecuado del contrato y de su adición en tiempo y valor.

Evalrados los términos de condiciones del contrato directo, se encontró que el objeto contractual comprendía 2 aspectos técnicos fundamentales: uno el personal idóneo para la realización del mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos de control semafórico y el otro el alquiler de software, vehículos, computadores y radios portátiles para apoyar el mantenimiento. Ambos elementos hicieron parte de la oferta económica como anexo No. 2 ; el primero, Gastos de Personal, tuvo un valor mensual de \$119 millones durante los tres primeros meses de ejecución del contrato, por situaciones de caos debido a que se dejó sin mantenimiento el sistema durante varios meses, y \$155 millones por los restantes. El segundo, Gastos Directos: vehículos, equipos y software tuvo un valor de \$106 millones y de \$77 millones, respectivamente. Esta situación no contemplada de tener que armar grupos adicionales de personal y de recursos, conllevó, entre otros, la realización de una adición de dos y medio meses y a incrementar el valor del contrato en \$ 794 millones.

*3.5.5.1. Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria.*

Se elaboró acta de inicio el 11 de agosto de 2005 y se rechazó la póliza de responsabilidad civil extracontractual el 18 de agosto de 2005 mediante oficio SJ-1102-13246, (folio 57 de la carpeta No. 1 de la caja 18 donde reposa el contrato), por no dar cobertura al plazo establecido contractualmente, aunque en dicha acta se manifestó que esta póliza, entre otras, había sido aprobada ese mismo 11 de agosto. Sin embargo, hasta el 13 de febrero de 2006 se efectúa la modificación.

Presenta desorden la documentación soporte; tal es el caso del acta de inicio que se encuentra después del acta de reunión de interventoría No. 1 y el No. 2 (folios 51 al 73 de la carpeta No. 1 de la caja No. 18).



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Adicionalmente se evidencia que el aspecto de “intuito personae” argumentado para efectuar la contratación directa se predica sobre el recurso humano y parte del software especializado. Examinados los recursos de vehículos, equipos y software alquilados que constituyen una suma considerable, a juicio de este Ente de Control, no representan condiciones especiales que ameriten ser incorporados dentro del contrato directo y en aras del principio de transparencia y economía esbozados en la ley 80 de 1993 debieron ser motivo de licitación pública por lo cual se presenta una violación a estos principios.

**3.5.6. Contrato 082 de 2.005 Sociedad Ingeniería y Servicio Especializado de Comunicaciones Ltda.. “ISEC”**

El contratista se obliga a la entrega real y efectiva de radios portátiles UHF, repuestos de radios y elementos de consumo marca Motorola para ser entregados en comodato a la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá D. C.

Contratista:	Sociedad Ingeniería y Servicio Especializado de Comunicaciones Ltda.. “ISEC” Nit. 860.500.630.6
Valor del Contrato:	\$1.645 millones
Valor prórroga:	\$107 millones
Valor total del contrato:	\$1.851 millones
Fecha de suscripción:	5 de julio de 2.005
Plazo de ejecución:	Tres (3) meses.
Plazo de prórroga:	Un mes más quince días, (1.5) meses.
Liquidación:	No aparece acta de liquidación.

Revisados los documentos que conforman el proceso de contratación referenciado, se encontró que en su desarrollo se observaron las normas contractuales y verificadas las actuaciones, éstas se adelantaron en debida forma, respecto con el cumplimiento del objeto del contrato.

En el folio 25 se encuentra el certificado de supervisión del 30 de noviembre de 2005, en donde entre otros pormenores, se afirma que el contratista cumplió a cabalidad con los requisitos legales para el pago total pactado con el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT, por lo tanto autoriza el pago por el valor de \$107 millones, presentando en el estado presupuestal un saldo de \$ 0.

**3.5.6.1. Hallazgo Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.**

Se encuentra a folio 6 de la carpeta 03 y como última actuación de la Secretaría de Tránsito y Transporte aparece acta de recibo a satisfacción del contrato 082 de



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

2005 de fecha 12 de octubre del mismo año, pero por efectos de la mala inserción de la documentación aparece en el folio 27 un acta de recibo a satisfacción a la prórroga del contrato para ser ejecutada por la suma de \$107 millones, según la cual se adquirieron 66 equipos de radio para de esta manera completar la totalidad de la cuantía del contrato que fue por valor de \$1.645 millones.

No aparece la liquidación del contrato de que da razón la ley 80/93, dentro de los cuatro meses a su terminación, como tampoco lo ordenado en la cláusula décimo tercera del contrato 082 de 2005, por parte del FONDATT en forma directa y unilateral, infringiendo con ello lo ordenado en la ley 80/93 que es especial y que gobierna la contratación administrativa y de paso creando incertidumbre para la administración y entorpeciendo el control fiscal.

3.5.7. Contrato 096 de 2.005 Invernal Ltda.

Contrato de Compraventa - Adquisición de chalecos y brazaletes reflectivos para el personal uniformado perteneciente a la Estación Metropolitana de Tránsito.

Contratista:	Invernal Ltda. Nit 860.351.647.0
Valor del contrato:	\$ 227 millones
Fecha de suscripción:	2 de agosto de 2.005
Plazo de ejecución:	Tres (3) meses
Liquidación:	No aparece acta de liquidación

3.5.7.1. Hallazgo Administrativo con presunta incidencia disciplinaria

Revisados los cuadernos correspondientes, se encuentra que siendo licitación pública, sólo se evidencia la actuación surtida por Invernal Ltda. y como tal las evaluaciones jurídica, financiera y técnico-económica sólo son aplicados a esta firma, no presentado análisis de las demás firmas oferentes que se presentaron a la licitación

Aparece a folio 94, escrito de contrato N° 096 de 2.005, a folio 98 acta de iniciación, a folio 101 acta de recibo a satisfacción, para luego aparecer a folio 108 el certificado de registro presupuestal N° 962 de 16 de agosto de 2.005, pero sin existencia del citado registro de disponibilidad presupuestal No. 859 de 22 de abril de 2005.

Luego, en igual forma y desordenadamente aparece en la foliación acta de notificación de la Resolución de Adjudicación de la licitación a la representante de Invernal Ltda., para posteriormente aparecer la citada Resolución 297 de 2.005,



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

acta de reunión de adjudicaciones (folios 115 a 1124) y más adelante aparecer la factura cambiaria No. 039884 y remisión de venta con listado de empaque (folio 165 a 203)

En resumen, se constata foliación de manera descuidada pues no conserva una lógica cronológica, lo que conlleva para cualquier persona imposibilidad de consulta y análisis y para la Contraloría un desgaste que conduce al entorpecimiento del control fiscal, omisiones que evidencian obstrucción al control fiscal al no aportar dentro de las diferentes carpetas la información del caso.

Adicionalmente a lo anterior, se tiene que al no aparecer físicamente un Certificado de Disponibilidad Presupuestal para realizar el contrato, se estaría frente a una violación de la Ley de presupuesto.

### 3.5.8. Contrato 113 de 2.005 Señales Ltda.

Objeto: Contrato de suministro e implementación de señales verticales informativas tipo bandera para la malla vial de Bogotá D. C.

Contratista:	Señales Ltda.
Valor del contrato:	\$782 millones
Valor adicional:	\$ 56 millones
Valor total:	\$838 millones
Plazo inicial:	Cinco (5) meses
Plazo adicional:	Dos y medio (2.5) meses.
Fecha de suscripción:	6 septiembre de 2.005
Liquidación:	No se encuentra liquidado en debida forma.

#### 3.5.8.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

No se encuentra actuación que demuestre el trámite precontractual de dicho contrato y no existen documentalmente los registros de disponibilidades presupuestales.

Se evidencia el suministro de información incompleta al Ente de Control.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.5.9. Contrato 106 de 2.005 TWITY S: A.

Objeto: Adquisición de 5.200 camisetas verdes manga larga, 5.200 camisetas blancas manga corta, 5.200 pares de calcetines en nylon y 1300 reatas de acuerdo con las especificaciones contempladas en el pliego de condiciones.

Contratista:	TWITY S: A.
Valor inicial del contrato:	\$130 millones.
Suscripción:	11 de agosto de 2.005
Plazo:	Noventa (90) días calendario
Liquidación:	A hasta la presente no se encuentra liquidado.

*3.5.9.1. Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.*

No se encuentra dentro de la documentación allegada lo pertinente a la etapa precontractual, en lo referente a las evaluaciones jurídicas, económico-financieras de los demás proponentes para llegar a escoger la mejor propuesta, como fueron Industrias Salgari E. U., Confecciones Gómez, Comercial Nicols Ltda., C. I. Invernal Ltda, C. I. Fatextol S.A., Almacén Fénix, Alop,s S. A. Texman C. I. Ltda., Zonal Internacional Ltda., Confecciones M. C. Ltda., que figuran en el contrato 106/05 como tampoco el acta de cierre, ni el acta del comité de adjudicaciones que permitan hacer un análisis a este Ente de Control, de la claridad y transparencia en la contratación que nos ocupa, traduciéndose con esa omisión en ocultamiento de la información impidiendo el control fiscal, toda vez que esa documentación hace parte del contrato.

Igualmente no aparece liquidado el contrato y se encuentran mal foliados los diferentes cuadernos ya que la forma utilizada es contraria al desarrollo cronológico de los hechos.

3.5.10. Contrato 101 de 205 Comercial Nicols Ltda

Objeto: Adquisición de dotación para el uso del personal uniformado perteneciente a la estación de Tránsito en el ejercicio de la especialidad.

Contratista:	Comercial Nicols Ltda. Nit 860.402.934.1
Valor del contrato:	\$483 millones
Fecha de suscripción:	3 de octubre de 2.005.
Plazo de ejecución:	Noventa (90) días calendario
Liquidación:	No existe acta de liquidación.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

*3.5.10.1. Hallazgo Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.*

No aparece en las carpetas estudiadas documentación referente a la etapa precontractual, toda vez que dentro del proceso licitatorio se presentaron varios proponentes y no existen las evaluaciones para la adjudicación ni las diferentes actas en su trámite. No existe el certificado de registro presupuestal que sustente el desarrollo del contrato a pesar de que se relaciona y además no aparece liquidado en debida forma el citado contrato.

De otro lado se aprecia irregularidad en la foliación del cuaderno lo que igual que en los anteriores casos, dificulta y entorpece el control fiscal.

*3.5.11. Contrato 102 de 2.005 Texman C. I. Ltda.*

Objeto: Adquisición de 2.240 uniformes de dril tipo breache hombre, 360 uniformes de dril tipo breache para dama, 180 uniformes de fatiga para dama, 1300 gorras de fatiga para dama, 2.600 insignias (...), 3900 insignias (...) pistolas negras bordadas.

Contratista:	Texman C. I. Ltda.. Nit. 830.006.862,.0
Valor del contrato:	\$316 millones
Fecha de suscripción:	10 de agosto de 2.005
Plazo del contrato:	Noventa (90) días.
Liquidación:	No aparece acta de liquidación.

*3.5.11.1. Hallazgo Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.*

Por falta de documentación que pruebe el desarrollo de la etapa precontractual, no se puede adelantar un análisis certero a dicho trámite de acuerdo con la ley 80 de 1.993, pues habiendo multiplicidad de proponentes no hay actuación alguna que pueda inducir a la observancia de los principios de la contratación administrativa.

Se encuentran a folios 42 y 43, certificados de registro presupuestal N° 1249 y de disponibilidad presupuestal N° 1237, ambos por concepto de Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera de la Secretaría de Tránsito y Transporte por valor de \$1.7 millones. Se observa que por omisión del deber de cuidado aparecen insertos erróneamente pues ese no es el objeto del contrato que se analiza.

En igual forma aparecen foliados en forma irregular, dificultando con esto la función pública del control fiscal



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

A esta fecha no aparece liquidado dicho contrato, tal como lo ordena la ley 80/93 arts. 60 y 61.

3.5.12. Contrato 085 de 2.005 Inversiones Cadena Ballesteros Ltda

Objeto: Entregar a título de venta real y efectiva llantas y neumáticos incluyendo instalación durante ocho (8) meses y / o agotar presupuesto para los vehículos y motocicletas pertenecientes al FONDATT, entregadas en comodato a la estación Metropolitana de Tránsito.

Contratista:	Inversiones Cadena Ballesteros Ltda.
Valor inicial:	\$ 200 millones
Fecha de suscripción:	12 de julio de 2.005
Liquidación:	Sin fecha.

Revisada y analizada la actuación contractual, se tiene que ésta se adelantó observando los parámetros de la Ley de Contratación Administrativa en las etapas precontractual de ejecución y poscontractual.

3.5.12.1. Hallazgo Administrativo.

Se encuentra que no se tuvo cuidado en la foliación, pues es contraria al desarrollo cronológico de la actuación, lo que dificulta su manejo y entendimiento, por lo que amerita investigación disciplinaria por desconocimiento y omisión de aplicación de normas y reglamentos.

3.5.13. Seguimiento al Plan de mejoramiento vigencia 2005.

En materia de contratación el Fondatt- STT se comprometió a:

3.2.1.2, párrafo 2. Es importante resaltar que en la revisión de los contratos se observó que muchos de éstos no se encuentran numerados o la foliación no guarda el debido orden consecutivo. Así mismo, se detectó que se archivan documentos en las carpetas que no corresponden (de otros contratos), se archivan documentos en papel de fax (con el riesgo de que fácilmente se borren).

Como estrategia, se estableció implementar un mecanismo que permita obtener en cada proceso contractual una secuencia ordenada y temporoespacialmente, así como solicitar a la D.A.C. Grupo archivo, el soporte para adecuar la información contenida de acuerdo a las normas archivísticas vigentes.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

Dentro de las acciones de mejoramiento se planteó adelantar brigadas de revisión de los procesos contractuales, con el fin de verificar el estado actual de cada uno de ellos.

La meta para el 31 de diciembre de 2006 que estableció el Fondatt, fue depurar el 100% de las carpetas correspondientes a la contratación suscrita, es decir, en un lapso de seis meses.

Sin embargo, dentro del proceso auditor adelantado sobre la vigencia 2006 se efectuó un acta de visita fiscal desde el día 24 de enero de 2007 hasta el 06 de febrero del mismo año en la oficina de archivo. De la muestra seleccionada, de dieciocho (18) contratos de la vigencia 2005, ninguno presentó foliación adecuada, doce (12) cuentan con marbetes, algunos no están organizados debidamente de acuerdo a las etapas contractuales y se presentan tomos sin números. No todos los contratos que reposaban en la estantería se encontraban clasificados en la debida forma y doce (12) contratos estaban fuera de la oficina (se había efectuado entrega ocasionada por la liquidación de la entidad) de los cuales seis (6) sin paradero específico. Se evidencia incumplimiento total a este compromiso.

3.5.1.1. Contratación para el Proyecto de Inversión 0339. Para el proyecto No. 0339 por un valor total de \$2.980.11 millones, correspondiente a cuarenta y dos (42) contratos, se tomó como muestra los más representativos correspondientes a diez (10) contratos por un valor de \$1.223.8 millones equivalentes al 41%.

Esto dio como resultado que la administración se comprometiera a que en la totalidad de los contratos repose toda la información respectiva al proceso de selección. La estrategia establecida fue implementar mecanismos que permitan evidenciar en cada proceso contractual la totalidad de su documentación.

Como acciones de mejoramiento se estableció adelantar brigadas de revisión de los procesos contractuales, con el fin de verificar que en cada uno de ellos se encuentre la totalidad de su documentación. Así como continuar con las instrucciones dadas a los interventores respecto a su obligación de alimentar permanentemente las carpetas de sus contratos.

Como meta se fijó en un término de seis meses que finalizaba el 31 de diciembre de 2006, el lograr que en las carpetas correspondientes a la contratación suscrita, se encuentre la totalidad de su documentación.

En tal sentido y sin la posibilidad de establecer con certeza la realización de brigadas al proceso de contratación, pero con la posibilidad de verificar a través de



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

la muestra contractual evaluada dentro de la Fase 1 del PAD 2007, se encontró mejoría en la incorporación de documentos dentro de los contratos. No obstante, todavía se presentan documentos que no pertenecen a éstos y las ofertas perdedoras se encuentran en documentos separados al contrato (tan solo reposa la propuesta ganadora). Por lo anterior, se determina un cumplimiento parcial del compromiso.

3.5.2. Liquidación Contrato 093 de 1996 – Concesión Patios. A partir del seguimiento efectuado a la Resolución No. 101 del 15 de Marzo de 2005 expedida por el Director Ejecutivo del Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt, de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. STT “Por la cual se liquida unilateralmente el contrato de concesión 093 de 1996” y el análisis de sus antecedentes, se identificaron algunos hechos y aunque este contrato se liquidó, dio lugar a que la entidad estableciera el compromiso de mantener e incrementar dentro de la contratación suscrita por ésta, las actividades tendientes a buscar el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Para lograr esto, trazó la estrategia de efectuar la revisión de la documentación previa de cada proceso de selección, a fin de que la misma apunte a las necesidades de la entidad, al cumplimiento de los fines estatales y a evitar posibles daños patrimoniales a la entidad. Como acciones de mejoramiento a la misma revisión se fijó una meta del 100% de la contratación y el plazo se determinó como permanente y continuo, dado el mismo compromiso.

De los resultados obtenidos en el proceso auditor que se adelantó en este primer semestre de 2007, y cuyo examen es la vigencia 2006 se ha podido establecer que las acciones contractuales con incidencia fiscal han disminuido, no así las disciplinarias, por lo que se concluye que tal compromiso se va cumpliendo de forma parcial.

#### 3.5.14. Evaluación Sistema de Control Interno área de Contratación

Cabe señalar que el Modelo Estándar de Control Interno MECI se basa en principios y objetivos que se examinan a través del Sistema de Control Interno el cual está compuesto por tres subsistemas. Basados en este examen se realiza la ponderación en la tabla de agregación de resultados. Sin embargo dentro del proceso de ejecución de la presente auditoria se presentaron situaciones que impidieron realizar en la debida forma la evaluación al Sistema de Control Interno del Fondatt- STT. Aspectos como el aplazamiento de la entrega de información en



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

la cuenta anual correspondiente al Control Interno de la entidad para la vigencia 2006. De otra parte el proceso de transformación y cambio de la Secretaría de Tránsito en Secretaría de Movilidad impidió que se pudieran consultar áreas, procesos y funcionarios.

Por tal motivo y fundamentados en un procedimiento auditor que consistió en elaborar una muestra contractual y levantar en la oficina de contratación un acta donde se registraran las condiciones en que reposa la información contractual y el grado de autocontrol manifestado por las personas que tienen a su cargo dicha documentación, se logró realizar una valoración descriptiva y no cuantitativa puesto que son demasiados los elementos que se dejaron de tener en cuenta para poder lograr una cuantificación adecuada.

En el área de contratación se pudo establecer lo siguiente, a raíz de la visita que efectuó el grupo auditor;

Dentro del componente Administración del Riesgo, no se establecen lineamientos estratégicos que orienten las decisiones del área frente a los riesgos que pueden afectar el cumplimiento de sus objetivos. No se conocen los efectos potenciales que ponen en riesgo el logro de su misión o se omiten, ni se establecen agentes generadores y las causas y los efectos que conllevan.

No se califican ni evalúan adecuadamente la probabilidad de ocurrencia de los eventos negativos y el impacto de sus consecuencias para establecer la capacidad de respuesta del área, su aceptación y manejo.

No se valora el riesgo ni se trata, porque no se explica cómo las carpetas de los contratos se encuentren sin la debida foliación y control de registro. Así mismo se establece que no hay criterios orientadores en la toma de decisiones respecto al tratamiento de los riesgos o no se vigila su cumplimiento porque no se entiende el porqué se soslayan los efectos al interior del área.

Si bien en el área existen procedimientos para la asignación de tareas respecto al control del archivo para los funcionarios, no es claro ningún procedimiento establecido al igual que el diseño de indicadores que permitan observar la necesidad de controlar adecuadamente la documentación.

En cuanto a la información secundaria y los sistemas de información se cuenta con ellos y con niveles de seguridad, pero falta mejorar la información en temas de control.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

No existe orientación para una clara identificación de los objetivos en términos del riesgo. No existen mecanismos de verificación y evaluación de los controles o si existen no operan. No existe una autoevaluación a la gestión en términos de control a la documentación del área generando incertidumbre y disminuyendo el nivel de confianza sobre los procesos contractuales.

No se ha realizado examen, por parte de la Oficina de Control Interno, al área con el fin de detectar las falencias descritas.

Por todo lo anterior se dice que el Sistema de Control Interno en el área de contratación es deficiente.

### 3.5.15. Evaluación niveles de transparencia

Revisada la muestra contractual correspondiente al PAD 2007 fase I Vigencia 2006 y teniendo en cuenta contratos de la vigencia 2005 en razón a que los de la vigencia 2006 en su mayoría no presentan liquidación, se han encontrado situaciones positivas, tal es el caso del proceso de perfeccionamiento contractual, los trámites presupuestales y los tiempos contractuales. Sin embargo se han encontrado otros aspectos procesales que desdibujan la gestión de la entidad y los principios que enmarcan la contratación estatal.

Lo anterior se manifiesta en la debilidad encontrada en el uso del Sistema de Contratación Estatal SICE, instrumento que en esencia fue elaborado y soportado en leyes y normas que buscan hacer del ejercicio contractual un medio eficiente y eficaz en la reducción de la pobreza y elevar el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital. De otra parte, los estudios de mercado con los cuales se han sacado a licitación varios procesos contractuales y que son la base de estimación de los presupuestos oficiales, carecen en algunos contratos del nivel de profundidad requeridos. Máxime cuando se discriminan unitariamente el valor de los productos a obtener. Lo anterior aunado a que la fórmula matemática utilizada para la calificación de la oferta económica (parte puntuable del proceso licitatorio) genera, en algunos casos, como resultado que los productos obtenidos por la entidad son adquiridos a precios superiores al mercado.

Dado el nivel de especialización de ciertos productos y plataformas de información y procesamiento de datos y la forma como se estructuran algunos pliegos de condiciones, se generan en algunos casos practicas monopolísticas que incrementan el valor de los productos y o servicios contratados. Tal es el caso de la semaforización su mantenimiento preventivo y correctivo el cual casi es



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

designado de manera exclusiva a la firma Siemens bajo la figura de intuito personae y donde se le adicionan actividades que bien podrían ser contratadas a menores costos (alquiler de software no especializado, hardware, vehículos y herramientas).

De otro lado el no cumplimiento al clausulado de la mayoría de los contratos en cuanto se refiere a su liquidación es motivo de observación, por cuanto esa omisión entorpece el acceso del control fiscal y proporciona incertidumbre en cuanto a posibles reclamaciones de la parte contratista.

### 3.6. EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL.

La gestión ambiental es un proceso que está orientado a resolver, mitigar y/o prevenir los problemas de carácter ambiental, con el propósito de lograr un desarrollo sostenible, entendido éste como aquel que le permite al hombre el desenvolvimiento de sus potencialidades y su patrimonio biofísico y cultural, garantizando su permanencia en el tiempo y en el espacio determinado por el cumplimiento en las áreas normativas y legales que involucran la gestión ambiental.

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, para la evaluación de la gestión ambiental, no diligenció los formatos establecidos la rendición de cuenta del sistema SIVICOF incumpliendo la Resolución Reglamentaria 020 de Septiembre 20 2006 expedida por el Contralor de Bogotá. Por tal razón el grupo auditor, en aplicación del parágrafo 3 del artículo 14 de la misma Resolución, solicitó la información mediante oficio y en trabajo de campo para adelantar la evaluación..

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT, entre sus objetivos específicos como autoridad de tránsito en la capital es la encarga entre otros temas de:

- Diseñar e implementar estrategias que aseguren la óptima movilidad en la ciudad.
- Garantizar seguridad en la movilidad a la comunidad.
- Mejorar la conducta ciudadana frente al sistema de movilidad
- Construir colectiva y progresivamente una cultura hacia la movilidad segura.

#### 3.6.1 Implementación de las políticas ambientales

Al carecer de información sobre gestión ambiental rendida oficialmente por parte



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

de la entidad, esta evaluación se basa principalmente en lo expuesto en el oficio N° DAC – 129442 del 26 de diciembre del 2006, conformado con temáticas que, entre otras, a continuación se transcriben:

...“Plan de acción ambiental:

*Elaboración, aprobación e implementación por parte de la UESP de plan de acción interno para el aprovechamiento eficiente de los residuos a partir del 27 de junio de 2006 donde se han desarrollado las siguientes actividades:*

- *Campaña de sensibilización en el manejo de los recursos sólidos*
- *Capacitación para la adecuada identificación de los recursos sólidos con potencial reciclaje y de las condiciones que debe tener el material separado, charla dictada por la UEPS el 7 de junio de 2006.*
- *Determinar las áreas donde se localizarán los elementos para la separación de las fuentes. Se ubicaron las canecas debidamente identificadas en cada piso y zona de alto flujo.*
- *Estrategias de divulgación masiva.*
- *Boletines alusivos al sistema ambiental y al manejo de residuo sólidos enviados al STT general por el correo interno.*
- *Caracterización de residuos. Este tema fue abarcado en los boletines, la charla por parte de la UEPS y la capacitación dictada personal de aseo y cafetería.*
- *Frecuencia de recolección. Esta se realiza de manera semanal en todas las sedes de la entidad.*
- *Acuerdo de corresponsabilidad: convenio 030 de 2006 con la Cooperativa de trabajo asociado ecoambiente El Porvenir.*
- *Formato de entrega de residuos. Se adoptó el formato recomendado por la UESP.”...*

A partir de la expedición del Acuerdo 257 de noviembre 30 de 2006, por parte del Concejo de Bogotá, y de conformidad con la reglamentación expedida por el Señor Alcalde a través de los Decretos 563 y 564 de 2006, en desarrollo del proceso auditor se estableció carencia de la información y en virtud de verificaciones en desarrollo del proceso auditor se corroboró que por la desvinculación de personal realizada en enero de 2007 no existe en la entidad quien entregue la información, denotando falta de planeación al no clarificarse el procedimiento de empalme identificando improvisación en el proceso de transición de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá – FONDATT a la Secretaría Distrital de Movilidad.

### 3.6.2 Programas y proyectos de la gestión ambiental

Conforme a lo señalado en el Acuerdo 9 de 1990, ...“la gestión ambiental es el conjunto de acciones y actividades dirigidas a mejorar, de manera sostenible, la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital. Dispone este Acuerdo que se establecerá y ejecutará un Plan de Gestión Ambiental, y corresponde al Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente - DAMA- hoy Secretaría Distrital de Ambiente, desarrollar y vigilar la aplicación del mismo”.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

La Secretaría de Tránsito y Transporte no tenía implementado Programa Institucional de Gestión Ambiental Interno (PIGA), se pudo comprobar un plan de acción aprobado por la UEPS, referente al manejo de residuos sólidos desde el 27 de junio de 2006 tal como se expone en el oficio N° DAC 13-129442 del 26 de diciembre de 2006.

### 3.6.3 Recursos destinados a programas y proyectos a la gestión ambiental

De acuerdo con lo establecido en el artículo 8 del Acuerdo 9 de 1990, *“Los Programas y Proyectos del Plan de Gestión Ambiental de la Administración Distrital se financiarán con los recursos presupuestales de las Entidades ejecutoras definidas en el mismo.”*

*“En todo caso, la Administración Central y las Entidades contempladas en el Plan que ejecuten Proyectos de Inversión, deberán incluir anualmente una partida entre 0.5% y el 3.0% del valor total del Presupuesto de Inversiones, con destinación especial para Programas y Proyectos de prevención Ambiental. Este Rubro se denominará “Plan de Gestión Ambiental del Distrito Especial de Bogotá”. ”*

Por medio del oficio DAC13-129442 en diciembre 26 del 2006 se comunica al equipo auditor que se destinaron \$792 millones al proyecto de inversión N° 6219 con el propósito de compra de unidades de control ambiental para la Estación Metropolitana de Tránsito (9 camionetas marca IBECO). De igual forma en la ejecución del contrato de mantenimiento N° 179 de 2006, se destinaron \$ 4.45 millones, para la adquisición de ahorradores de agua, mantenimiento de redes de aguas negras, tuberías de agua potable y redes eléctricas en las diferentes sedes de la STT.

La anterior fue la única información que se obtuvo sobre este tema imposibilitando continuar con la evaluación.

### 3.6.4 Observación a la gestión ambiental nivel interno y externo

#### 3.6.4.1. Nivel interno

El primer eje, que se desarrolla al interior de la entidad involucra los siguientes Componentes:

- Hídrico
- Atmosférico
- Energético
- Residuos sólidos



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”**

- Componente hídrico

**CUADRO No.40  
REGISTRÓ HISTÓRICO CONSUMO DE AGUA DURANTE EL AÑO 2006**

Sedes	Metros <sup>3</sup>												Total
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Semaforización Chicó	31	-	27	-	13	-	17	-	28	-	46	-	162
Diagnóstico Álamos	81	-	73	-	13	-	141	-	218	-	526	-	1.177
Sede Paloquemao	666	-	620	-	592	-	699	-	720	-	672	-	3.969
Casa Normandia	153	-	132	-	105	-	99	-	122	-	81	-	692
Patio 4	256	-	120	-	116	-	137	-	171	-	140	-	940
Inmovilización – Inspección. 14	70	-	70	-	99	-	109	-	182	-	196	-	726
Almacén	92	-	88	-	52	-	102	-	104	-	125	-	563
Pedagogía	321	-	-	-	169	-	1.098	-	865	-	0	-	2.967
Casa veintiuna	59	-	29	-	62	-	87	-	50	-	47	-	334
Parque infantil Galicia	10	-	38	-	57	-	59	-	89	-	43	-	296
Parque infantil Campín	36	-	33	-	35	-	43	-	14	-	10	-	171
Inspecciones	-	-	-	200	-	-	-	-	-	260	-	318	1.379
Archivo	31	-	-	23	-	-	-	-	-	62	-	67	342

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDDT oficio DAC 13-129442 diciembre 26 de 2006

De acuerdo con lo presentado en el anterior cuadro, la entidad pone en conocimiento el seguimiento realizado al consumo del agua en las diferentes sedes de la Secretaría de Tránsito y Transporte, mediante la presentación de registro histórico de consumo de agua en metros cúbicos para cada una de las sedes.

**CUADRO No.41  
REGISTRO HISTÓRICO PAGADO DURANTE EL AÑO 2006**

Sedes	Valor en \$												Total
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Semaforización Chicó	123,060	-	96,410	-	54,230	-	66,560	-	102,030	-	156,830	-	599,120
Diagnóstico Álamos	305,200	-	231,780	-	420,400	-	432,870	-	679,540	-	1,618,250	-	3,688,040
Sede Paloquemao	2,289,550	-	1,842,230	-	1,750,830	-	2,082,090	-	2,211,420	-	1,896,570	-	12,072,690
Casa Normandia	539,260	-	406,020	-	323,730	-	308,780	-	387,670	-	263,390	-	2,228,850
Patio 4	890,290	-	369,610	-	356,050	-	421,170	-	537,880	-	443,340	-	3,018,340
Inmovilización – Inspección. 14	358,772	-	222,350	-	306,240	-	338,420	-	571,210	-	613,860	-	2,410,852
Almacén	331,230	-	275,360	-	168,520	-	317,740	-	333,800	-	397,550	-	1,824,200



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Pedagogía	1,112,600	-	1,530,040	-	511,350	-	3,261,290	-	2,654,710	-	0	-	9,069,990
Casa veintiuna	218,450	-	243,732	-	197,820	-	273,410	-	169,400	-	159,980	-	1,262,792
Parque infantil Galicia	51,390	-	128,100	-	183,170	-	190,660	-	287,950	-	147,860	-	989,130
Parque infantil Campín	140,090	-	113,670	-	118,670	-	143,310	-	59,320	-	47,230	-	622,290
Inspecciones	-	1,403,730	-	1,182,886	-	1,092,560	-	1,464,720	-	1,450,160	-	1,957,510	8,551,566
Archivo	160,930	192,606	-	136,080	-	241,680	-	442,390	-	310,030	-	328,450	1,812,166

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficio DAC 13-129442 diciembre 26 de 2006

### *Hallazgo administrativo*

De acuerdo con la evaluación documental efectuada por este equipo auditor se evidenció que la Secretaría de Tránsito y Transporte no presentó un programa para el uso eficiente y ahorro del agua, incumpliendo lo establecido en la ley 373 del 6 de junio de 1997, que establece en el Artículo 1: *“Programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Todo plan ambiental regional y municipal debe incorporar obligatoriamente un programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Se entiende por programa para el uso eficiente y ahorro del agua el conjunto de proyectos y acciones que deben elaborar y adoptar las entidades encargadas de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, riego y drenaje, producción hidroeléctrica y demás usuarios del recurso hídrico”.*

- **Componente atmosférico**

La Estación de tránsito suministró copia del certificado de emisión de gases para cada uno de los vehículos que presta el servicio a la entidad; algunos de los vehículos se encuentran hoy al servicio de la Secretaría de Movilidad y otros están en la sede de Paloquemao; los modelos mas antiguos se encuentran en el almacén de la entidad listos para iniciar los trámites de remate y baja de los inventarios según el caso.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.42  
VEHICULOS QUE PRESTAN EL SERVICIO A LA ENTIDAD**

Modelo	Nº de vehículos
Chevrolet Optra modelo 2005	2
Camperos Chevrolet Gran Vitara modelo 2005	4
Camioneta Chevrolet Rodeo modelo 2004	1
Monteros Mitsubishi modelo 2006	10
Camionetas Toyota modelo 2005	26
Microbuses Chevrolet NPR modelo 2006	4
<b>Total</b>	<b>48</b>

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficina DAC 13-129442 diciembre 26/06

Existen en la Secretaría de Tránsito y Transporte (4) cuatro microbuses Chevrolet NPR modelo 2006, que no necesitan poseer el certificado de emisión de gases dado su modelo y de conformidad con la resolución 566 de 2002 tienen plazo de dos (2) años a partir de la fecha de su matrícula para tramitar dicho documento.

- Componente Energético

**CUADRO No.43  
REGISTROS HISTÓRICOS DE CONSUMO DE ENERGÍA EN DURANTE EL AÑO 2006**

Kilo Whates

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Sede Paloquemao	74,400	81,600	72,800	71,200	76,800	75,200	72,000	74,400	72,000	69,600	76,000	73,600	889,600
Parque infantil Montebello	86	60	66	45	73	31	31	26	25	28	28	17	516
Parque infantil Ameritas	72	70	55	83	67	88	64	43	15	16	15	25	613
Parque infantil Bosa	65	54	56	44	65	21	21	18	18	14	18	12	406
Parque infantil Restrepo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	640	0	0	640
Parque infantil Galicia	37	92	102	45	26	11	13	19	5	7	9	6	372
Parque infantil Campín	192	189	131	161	129	101	211	158	117	120	124	111	1,744
Casa veintinueve	1,818	2,037	2,572	2,706	2,579	2,733	3,139	3,190	3,337	2,909	3,271	2,922	33,213
Semaforización Chico	7,428	7,645	6,967	6,699	7,243	8,608	8,046	6,773	8,470	9,654	10,700	10,676	98,909
Registro automotor Álamos	520	520	600	520	600	560	320	520	320	80	280	240	5,080
Almacén	1,920	1,960	1,840	1,760	1,680	2,000	1,920	2,000	2,120	2,080	1,720	2,560	23,560
Patio 4	3,488	3,297	2,944	2,554	2,844	2,501	2,336	2,084	2,331	2,185	2,106	2,468	31,138
Casa Normandía	1,739	1,674	1,788	1,808	1,909	2,079	2,006	1,739	1,884	1,794	1,810	1,792	22,022
Inmovilizados-Inspección 14	4,784	5,185	4,863	4,837	5,490	5,387	6,680	6,163	6,037	5,520	5,981	5,332	66,259



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”**

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Patio único	4,602	4,710	4,324	4,299	4,189	4,209	4,044	3,620	4,295	3,751	3,758	4,254	50,055
Archivo	4,984	4,312	3,655	3,575	4,208	3,198	3,461	3,442	3,472	3,531	3,482	4,060	45,380
Inspecciones	6,552	7,033	7,541	7,990	7,897	8,289	9,024	9,156	9,378	9,315	8,865	9,158	100,198
Oficina Asesora de Transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	242	242

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficio DAC 13-129442 diciembre 26/06

**CUADRO No.44  
REGISTRO HISTÓRICO PAGADO DURANTE AÑO 2006**

Valor en \$

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Sede Paloque-ma	14,091,341	15,468,184	13,925,069	13,734,270	14,658,253	14,624,613	14,020,748	14,761,059	14,248,421	13,674,335	14,690,895	14,215,767	172,112,955
Parque infantil Montebello	19,433	13,542	15,022	10,320	16,600	7,178	7,189	6,139	5,886	6,552	6,542	3,922	118,325
Parque infantil Ameritas	16,269	15,799	12,518	19,034	15,236	20,377	14,843	10,152	3,532	3,774	3,505	5,768	140,807
Parque infantil Bosa	17,626	14,626	15,295	12,108	17,737	5,836	5,844	5,100	5,086	3,931	5,047	3,322	111,558
Parque infantil Restrepo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181,946	0	0	181,946
Parque infantil Galicia	8,606	21,370	23,892	10,612	6,087	2,622	3,104	4,618	1,212	1,687	2,166	1,426	87,402
Parque infantil Campin	43,385	42,658	29,816	36,922	29,334	23,388	48,935	37,304	27,547	28,078	28,973	25,608	401,948
Casa veintinueve	422,944	473,277	602,592	638,687	603,896	651,655	749,738	775,457	809,072	701,060	787,270	694,614	7,910,262
Semaforización Chico	2,003,728	2,059,933	1,893,056	1,834,097	1,966,159	2,424,493	2,227,487	1,938,561	2,425,640	2,754,971	3,049,316	3,006,720	27,584,161
Registro automotor Álamos	116,893	116,761	135,859	118,641	135,728	128,999	73,825	122,137	74,948	18,620	65,078	55,074	1,162,563
Almacén	431,605	440,099	416,634	401,554	380,039	460,711	442,951	469,758	496,532	484,131	399,764	587,474	5,411,252
Patio 4	788,163	744,143	670,062	585,706	646,720	579,134	541,759	492,038	548,815	511,255	492,072	569,376	7,169,243
Casa Normandia	392,952	377,827	406,954	414,627	434,103	481,415	465,226	410,583	443,573	419,767	422,911	413,420	5,083,358
Inmovilizados-Inspección 14	1,112,960	1,204,685	1,139,349	1,141,660	1,248,416	1,247,418	1,549,208	1,455,102	1,421,363	1,291,591	1,397,476	1,230,111	15,439,339



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Patio único	1,247,866	1,275,674	1,180,985	1,183,062	1,143,085	1,169,567	1,125,448	1,025,630	1,213,467	1,053,209	1,053,679	1,177,694	13,849,366
Archivo	1,600,380	1,172,210	1,002,010	983,830	1,143,660	888,640	963,200	975,200	980,940	991,430	977,700	1,123,990	12,803,190
Inspecciones	1,744,930	1,735,810	1,873,880	2,007,530	1,968,010	2,114,740	2,301,920	2,468,970	2,455,670	2,346,350	2,235,340	2,284,230	25,537,380
Oficina Asesora de Transporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,020	67,020

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficina DAC 13-129442 diciembre 26/06

### Hallazgo Administrativo

De acuerdo a la evaluación documental efectuada por este equipo auditor se evidenció que la Secretaría de Tránsito y Transporte no presentó un programa para el uso eficiente y ahorro de energía, incumpliendo con lo establecido en la ley 697 de 2001 Artículo 1o. *“Declárase el Uso Racional y Eficiente de la Energía (URE) como un asunto de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección al consumidor y la promoción del uso de energías no convencionales de manera sostenible con el medio ambiente y los recursos naturales”.*

- Componente de Residuos sólidos:

Con la expedición del Decreto 400 del 2004 por parte de la UESP “Por el cual se impulsa el aprovechamiento eficiente de residuos sólidos producidos en las entidades distritales” por parte de la UESP, la entidad tenía implementado el plan de acción interno para el aprovechamiento eficiente de los recursos, y se desarrollaron varios temas como se enunció en el plan de acción entregado a esta auditoría en el oficio DAC13-129441 del 26 de diciembre de 2006, sin embargo esta información se verificó documentalmente pero al confrontar la ejecución del convenio suscrito para tal fin se evidencio que no se esta llevando a cabo.

La Secretaría de Tránsito de Bogotá y el FONDATT celebraron el convenio N° 030 de 2006 con la Cooperativa de Trabajo Asociado Ecoambiente El PORVENIR con el objeto de entregar los desechos de papel para reciclaje. Este convenio se realiza de conformidad con el Acuerdo 114 de 2003 del Concejo de Bogotá y el Decreto 400 de 2004.

La cooperativa es una entidad que no maneja procesos en los materiales reciclables que se recuperan en las diferentes fuentes, solamente se encarga de la comercialización (compra y venta de los materiales). Es una organización de



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

recicladores que desde el 14 de mayo de 2003 participa regularmente en la mesa de concertación del programa Distrital de reciclaje con las organizaciones de recicladores de oficio.

En conjunto con la Cooperativa y la Secretaría de Tránsito - FONDATT se estipularon rutas de recolección diurna. Además en las mismas industrias se realizan las diferentes destrucciones de los materiales que se envían con la presencia del coordinador y la representante legal de la cooperativa.

Los materiales son cartón, papel (archivo), plegadizo, tatuco, periódico, vasos desechables, chatarra y directorios.

Dicho convenio quedó suspendido al terminar la vigencia 2006 y hasta la fecha no hay ningún encargado de recoger los residuos sólidos en las oficinas ni en el almacenen.

Es importante tener en cuenta que de conformada con el Decreto 400 del 2004 por parte de la UESP se debe hacer una adecuada separación de los materiales reciclables, considerando que uno de los residuos que más se origina en sus instalaciones es el papel (archivo), que debe cuidarse de contacto con líquidos y demás sustancias que pueda afectar su calidad para disminuir los impactos negativos que se presentan por los residuos. Sin embargo esta situación no se esta cumpliendo.

La entidad tenía implementado conjuntamente con la UESP el plan de acción interno para el aprovechamiento eficiente de los recursos, y se desarrollaron varios temas como se enuncio en el plan de acción entregado a esta auditoria en el oficio DAC13-129441 del 26 de diciembre de 2006, sin embargo esta información no se pudo verificar.

**CUADRO No.45  
REGISTROS HISTÓRICOS DE RECOLECCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS DURANTE EL AÑO  
2006**

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Casa Normandía	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Diagnosticentro Álamos	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Parque Infantil Campín	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Sede Paloquemao	29.25	-	29.25	-	-	-	29.25	-	29.25	-	29.25	-	146.25
Casa Veintiuna	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0

Metros<sup>3</sup>



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Sedes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Patio 4	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Inmovilizados - insp.14	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Pedagogía	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Almacén	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Parque Infantil Galicia	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0
Inspecciones	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0
Archivo	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficio DAC 13-129442 diciembre 26/06

**CUADRO No.46  
CUADRO DE MATERIALES RECICLADO EN KILOS DURANTE EL AÑO 2006**

	Papel	Plástico	Cartón	metal	Periódico	tatuco	Plegadizo	Vidrio
Febrero	968	2	504	22	85	24	28	
Marzo	425	3	98	12	11			
Abril	497	3	73	12	6		3	
Mayo	550	3	109	12	10	12	3	
Junio	182		141		2	1		
Julio	151		140		2	3		1
Agosto	233		91	700	4			
Septiembre	182		38		5	3		
Octubre	82		20	1	2			
Noviembre	93		16		1			
Total	3.362	11	1.230	579	128	43	34	1

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte-FONDATT oficio DAC 13-129442 diciembre 26/06

• *Manejo de residuos peligrosos y convencionales*

La Secretaría de Tránsito presenta diferentes residuos peligros, que en la actualidad están siendo almacenados una parte en el almacén ubicado en la Carrera 30 No. 16 – 01 observando que el lugar muestra organización y separación de los residuos que allí se encuentran, como de los materiales que se reutilizaran. Al almacén también llegan diferentes elementos, que son solicitados a medida que se van necesitando; como son los controladores electrónicos de los semáforos, las señales utilizadas en jornadas de educación ciudadana, sillas usadas para capacitaciones, entre otros.

Los residuos peligrosos que se encuentran en el almacén corresponden a:

*Baterías vehiculares:* Por el momento no se le está dando ningún tratamiento, únicamente se esta haciendo la separación del residuo, produciendo no sólo



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

molestias por el espacio ocupado, sino también están siendo manipulados sin ninguna norma de seguridad. Es importante tener en cuenta que las baterías tienen compuestos de plomo, lo que determina su peligrosidad, ya que este elemento químico es carcinogénico.

*Baterías de radios:* Según la información suministrada la mayoría de las baterías están almacenadas en las bodegas de Álamos, y las restantes baterías se encuentran en el almacén en cajas de cartón, sin ningún tratamiento y sin ninguna norma de seguridad en el momento de su manipulación.

*Toners:* Se encuentran almacenados dentro de una bodega, en sus empaques originales. Debido a la liquidación de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, en este momento no hay ningún convenio para la recolección, reutilización o tratamiento de los mismos, por lo cual generan molestias a los actuales trabajadores y un riesgo latente de contaminación.

Por los elementos almacenados en la bodega se perciben olores fuertes a combustible, afectando no solamente a los trabajadores, sino también a las personas que entran a este lugar por diferentes motivos. Dentro de las instalaciones existe un dispositivo que se utilizaba hace algún tiempo para suministrar combustible a los carros de la Secretaría de Tránsito de Bogotá,

La manipulación de los diferentes residuos generados por la entidad (tanto convencionales como peligrosos) están presentando enfermedades causadas por la inadecuada manipulación de los mismos.

Según la información suministrada, hasta hace poco tiempo se realizó la organización y separación adecuada tanto de los residuos que allí almacenan como de elementos nuevos que llegan a esta.

#### *3.6.4.2 Nivel externo*

El segundo eje es el nivel externo de los anexos de evaluación que se fundamenta en el trabajo interinstitucional a nivel distrital.

***El Acuerdo 19 de 1996*** por el cual se adopta el Estatuto General de Protección Ambiental del Distrito Capital, establece en el Capítulo II el funcionamiento del Sistema Ambiental del Distrito Capital SIAC, definiendo actores y compromisos de la gestión ambiental en el Distrito.

**Artículo 7º.-** Grupos de Entidades del SIAC. Para el funcionamiento del SIAC se establecen los siguientes grupos de entidades:



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

1. *Entidades encargadas de dirigir, planificar, normalizar o controlar, la gestión ambiental del Distrito Capital.*
2. *Entidades con responsabilidad de cuidar la cobertura vegetal de la ciudad y de educar, promover, divulgar, capacitar y organizar a la comunidad.*
3. *Entidades que adelantan proyectos de desarrollo.*

La antigua Secretaría de Tránsito se encontraba dentro del grupo (3) en el cronograma de entidades del Sistema de Información Ambiental Distrito Capital (SIAC). Por lo tanto la Secretaría de Tránsito esta obligada a presentar en la cuenta rendida a la Contraloría los proyectos y programas de desarrollo que hagan parte de la gestión Ambiental. La Resolución N° 601 del 04 de abril 2006 “*Por la cual se establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia*” expedida por el Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial y en concordancia con lo proferido por el Acuerdo 23 de 1999 Concejo de Bogotá D.C. “*Por el cual se ordena la evaluación de emisiones de gases vehículos*”. Se establece el mecanismo de evaluación y control de gases y otros contaminantes, producidos o emitidos por vehículos automotores que circulan en el territorio de Santa Fe de Bogotá Distrito Capital.

El grupo auditor verificó la información entregada por la Secretaría de Movilidad con respecto a los operativos de monitoreo y control de emisiones de fuentes móviles en la ciudad de Bogotá durante el año 2006.

**CUADRO No.47  
CANTIDAD DE OPERATIVOS**

<b>TIPO DE OPERATIVO</b>	<b>CANTIDAD</b>
Control de emisiones en vía	97
Autorregulación ambiental	61
Requerimientos	8
Concesionarios	1
Atención a derechos de petición y quejas	3
Total	170

Fuente: Secretaría de la Movilidad acción popular 2002-2193

**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

**CUADRO No.48  
PUNTOS DE CONTROL DE EMISIONES Y RESULTADOS OBTENIDOS EN LOS OPERATIVOS REALIZADOS.**

LOCALIDAD	PUNTO DE CONTROL	CANTIDAD DE OPERATIVOS	SERVICIO	REVISADOS	APROBADOS	RECHAZADOS	INMOVILIZADOS	COMPARENDOS	PEDAGOGICO
TEUSAQUILLO	KR 17 CL 46	1	TPC	10	5	5			4
			TCARGA	4	2	2			2
			INDIVIDUAL	5	5				
	PARQUE NACIONAL	3	TPC	73	52	21	3	4	9
			TCARGA	13	12	1			
			INDIVIDUAL	2	1	1			
AC 45 KR 24	1	TPC	19	13	6			6	
		TCARGA							
		INDIVIDUAL							
BARRIOS UNIDOS	MUSEO DE LOS NIÑOS	1	TPC	2	2				
			TCARGA	15	9	6			6
			INDIVIDUAL	2	2				
	CL 63 KR 68	2	TPC	2	1	1	1	1	
			TCARGA	24	23	1			
			INDIVIDUAL						
	CL 72 KR 24	1	TPC	46	40	6		2	3
			TCARGA	6	4	2		2	2
			INDIVIDUAL						
	KR 50 CL 63	2	TPC	2		2			
			TCARGA	15	10	5			
			INDIVIDUAL	2	2				
PUENTE ARANDA	AC 13 KR 68D	12	TPC	59	19	40	5	4	13
			TCARGA	199	128	71	3	36	38
			INDIVIDUAL	2	2				
	AC 13 KR 55	1	TPC						
			TCARGA	10	5	5	1	2	
			INDIVIDUAL						

**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

LOCALIDAD	PUNTO DE CONTROL	CANTIDAD DE OPERATIVOS	SERVICIO	REVISADOS	APROBADOS	RECHAZADOS	INMOVILIZADOS	COMPARENDOS	PEDAGOGICO
	AAV 1 DE MAYO KR 50	7	TPC	47	38	9	3	3	6
			TCARGA	40	30	10	1	1	9
			INDIVIDUAL	44	41	3	3		3
	AC 6 KR 38	3	TPC	4	2	2			2
			TCARGA	52	27	25	1	1	2
			INDIVIDUAL	11	10	1		1	
MARTIRES	NGS CL 22	3	TPC	3	2	1		1	
			TCARGA	39	34	5		3	2
			INDIVIDUAL	12	12				
	AC 19 KR 19	14	TPC	59	38	21	6	8	5
			TCARGA	184	161	23	2	10	8
			INDIVIDUAL	6	5	1	1	1	
	AK 24 CL 5	2	TPC	4	3	1			1
			TCARGA	10	10				
			INDIVIDUAL	1	1				
	AK 24 CL 1	4	TPC	5	2	3			2
			TCARGA	35	27	8			2
			INDIVIDUAL	40	39	1			1
CANDELARIA	KR 10 CL 4	12	TPC	52	38	14	2	2	5
			TCARGA	59	53	6			3
			INDIVIDUAL	59	56	3			1
	PARQUE NUEVO MILENIO	2	TPC	5	5				
			TCARGA	1	1				
			INDIVIDUAL	1	1				
CHAPINERO	AK 13 CL 42	7	TPC	110	76	34	4	5	9
			TCARGA	55	47	9	1	2	5
			INDIVIDUAL	76	66	10	1	1	1
	CAI CALERA	1	TPC	11	5	6			6
			TCARGA	13	8	5			5

**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

LOCALIDAD	PUNTO DE CONTROL	CANTIDAD DE OPERATIVOS	SERVICIO	REVISADOS	APROBADOS	RECHAZADOS	INMOVILIZADOS	COMPARENDOS	PEDAGOGICO
			INDIVIDUAL						
ANTONIO	KR 27 CL 8	4	TPC	59	39	20	1	1	18
			TCARGA	49	38	11			9
			INDIVIDUAL	46	41	5			4
	CAI CENTENARIO	1	TPC	7	4	3			2
			TCARGA	15	14	1			
			INDIVIDUAL	59	56	3			1
	KR 19 CL 2	3	TPC	68	60	8	1	1	1
			TCARGA	33	28	5	1	1	
			INDIVIDUAL	42	42				
	AC 11 SUR KR 10	1	TPC	11	5	6	4	6	
			TCARGA	8	8				
			INDIVIDUAL	1	1				
KENNEDY	POLIDEPORTIVO KENNEDY	1	TPC	23	19	4	1	1	3
			TCARGA	41	31	10			8
			INDIVIDUAL	2	2				
	AV 1 DE MAYO	2	TPC	5	4	1			2
			TCARGA	46	37	9			9
			INDIVIDUAL	2	2				
	AV 1 DE MAYO AV VILLAVICENCIO	3	TPC	22	15	7	4	5	2
			TCARGA	46	33	13	5	7	6
			INDIVIDUAL	3	3				
	BOMBERROS DE KENNEDY	3	TPC	8	4	4	2	2	2
			TCARGA	12	8	4	0	0	4
			INDIVIDUAL	11	11				
TOTALES		97		2162	1673	490	57	114	232

Fuente: Secretaría de la Movilidad acción popular 2002-2193



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

Evaluación de opacidad de empresas:

Como resultado del fallo del tribunal administrativo de Cundinamarca por acción popular 2002-2193 instaurado frente a la administración distrital por el señor Iván David Brieva Maldonado, por medio del cual se ampararon los derechos colectivos al goce de un ambiente sano y la salubridad pública, afectada por las emisiones de fuentes móviles en la ciudad se ha revisado el nivel de opacidad de 14905 vehículos distribuidos de la siguiente manera:

**CUADRO No.49  
NIVEL DE OPACIDAD**

SECTOR	CANTIDAD DE REVISIONES	DE EMPRESAS EVALUADAS
Transporte de Pasajeros Transporte Público colectivo y Transmasivo	13760	38
Transporte de Carga	1145	66

Fuente: Secretaría de la Movilidad acción popular 2002-2193

*Adicional a lo anterior, en el párrafo primero del artículo octavo de la Resolución 556 de 2003, se señala que contra las personas naturales o jurídicas que incumplan el requerimiento de la Secretaría de Ambiente, se impondrán multas de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada vehículo, previo proceso administrativo sancionatorio ambiental.*

*Con base en lo anterior, la Secretaría Distrital de Ambiente está efectuando requerimientos a las empresas para que presenten los vehículos relacionados, en una fecha y hora indicada, con el fin de efectuar la correspondiente prueba de emisión de gases.*

Los resultados obtenidos en los requerimientos se muestran a continuación:

**CUADRO No. 50  
CONSOLIDADO DE EMPRESAS Y VEHÍCULOS REQUERIDOS**

Empresas requeridas	Nº vehículos requeridos	Aprobados	Rechazados	Asistencia
52	739	296	215	511

Fuente: Secretaría de la Movilidad acción popular 2002-2193

**CONCLUSIONES**

- Se pudo comprobar que la entidad no tiene una oficina destinada a la gestión ambiental, por consiguiente la información requerida por este grupo auditor ha



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

sido de difícil acceso, sin embargo, la poca que ha logrado obtenerse ha sido lograda directamente en la Secretaría de Movilidad.

- La Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, no diligenció los formatos del sistema SIVICOF del PAD 2006.
- *Hallazgo administrativo*  
De acuerdo a la evaluación documental efectuada por este equipo auditor se evidenció que STT no presentó un Programa para el Uso Eficiente y Ahorro del Agua, incumpliendo con lo establecido en la ley 373 del 6 de junio de 1997, se establece en el Artículo 1°.
- *Hallazgo administrativo*  
De acuerdo a la evaluación documental efectuada por este equipo auditor se evidenció que la STT no presentó un programa para el uso eficiente y ahorro de energía, incumpliendo con lo establecido en la ley 697 de 2001 Artículo 1o.
- La Secretaría de Tránsito de Bogotá y el FONDATT celebraron el Convenio N° 030 de 2006 con la Cooperativa de Trabajo Asociado Ecoambiente El PORVENIR con el objeto de entregar los desechos de papel para reciclaje, dicho convenio quedó suspendido por motivos de la liquidación de las entidades, y hasta la fecha no hay ninguna entidad encargada de recoger los residuos tanto en las oficinas como en el almacén.
- Dentro de los residuos peligrosos que se originan en la Secretaría de Tránsito, podemos encontrar los toners, las baterías tanto de los carros como de los radios de comunicación y monitores y torres de computadores que ya cumplieron su ciclo de vida útil. (Anexo fotográfico No. 3)
- Los extintores no se encuentran en lugares de fácil acceso y están alejados del lugar donde podría presentarse la ocurrencia del riesgo, así que estos deben ser reubicados dentro de las divisiones del almacén para acceder fácilmente a ellos.

### 3.7. EVALUACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN.

Teniendo en cuenta el marco legal establecido para el Manejo de los Sistemas de Información del orden nacional y distrital, que a continuación se relaciona, se efectuó evaluación de los Sistemas de Información con que cuenta la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. – FONDATT , en los siguientes términos:



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

-Marco legal del Orden Nacional:

- Plan de Desarrollo "Cambio para construir la Paz 1998 – 2002" (Consejo Nacional de Informática).
- CONPES 3072 del 9 de febrero de 2002 (Agenda de Conectividad)
- Directiva Presidencial N° 2 Agosto de 2002 (Gobierno en Línea)
- Decreto 3816 de 2003 (comisión intersectorial de políticas y de gestión de la información para la administración pública)

Marco legal del Orden Distrital:

- Decreto 443 del 10 de agosto de 1990 – creación CDS.
- Decreto 679 del 31 de agosto de 2001, modificado por Decreto 93 de 2004 y 023 de 2005 (Consejo Distrital de Política Social CDPS participa en la elaboración sistema de información en materia social).
- Decreto 680 del 31 de agosto de 2001 – modifica la CDS.
- Directiva 002 de marzo de 2002 –reglamenta formulación de proyectos informáticos.
- Acuerdo 57 del 17 de abril de 2002- implementación sistema distrital de información.
- Acuerdo 119 de 2004 – Plan de Desarrollo "Bogota sin Indiferencia" (Objetivo Gestión Pública Humana-Sistema Distrital de Información).
- Directiva 005 de agosto de 2005 – políticas del sistema distrital de información.

### 3.7.1. Estado actual de los sistemas de información.

El Fondo de Educación y Seguridad Vial, Fondatt, maneja el sistema de Información contable NOVASOFT, el cual, debería generar la información necesaria, para la realización de manera automatizada de los registros contables.

En el sistema contable Novasoft, se desarrollan las funcionalidades de manejo de plan de cuentas, definición de transacciones y comprobantes de diario, libros oficiales y auxiliares, transacciones manuales, homologación, consultas y los reportes que sirven de base para la elaboración de los reportes de carácter oficial, situación que en la práctica y de conformidad con los resultados del proceso auditor no presenta funcionalidad ni permite realizar las tareas de manera adecuada.

En el sistema, para el manejo del Almacén e Inventarios, Novasoft, es el encargado de apoyar los procesos de administración de los elementos devolutivos y de consumo, registrando los ingresos y salidas de estos bienes. En la parte contable contempla el cálculo de las depreciaciones y el manejo de ingresos y



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

reclasificaciones de elementos de menor cuantía y de consumo controlado, de acuerdo con la normatividad expedida por la Contaduría General de la Nación en este aspecto; en el proceso auditor se comprobaron deficiencias de estos aplicativos generando observaciones a los Estados Contables.

El grupo de tesorería no posee un software que le permita ejercer sistematizadamente sus funciones.

La entidad se encuentra incluida dentro del sistema Predis que sirve de soporte y herramienta para el registro de las operaciones presupuestales de programación y ejecución de ingresos y gastos de cada una de las vigencias.

Para el manejo de la digitación y digitalización de comparendos existe apoyo por parte del sistema llamado Sicon Plus manejado mediante convenio con la Empresa de Teléfonos de Bogotá, herramienta que permite el registro y control de las multas y apoya las funciones de recaudo, pagos y conciliaciones de comparendos; suministrando la información de las diferentes operaciones realizadas para llevar a cabo los registros contables con la deficiencia de que éstos se realizan de manera global y por diferencia de mes a mes, sin dejar evidencia que permita realizar las comprobaciones necesarias para ejercer un control adecuado.

### 3.7.2. Inventario Ofimático.

La Entidad como tal maneja un sistema de software de programas antiguos y ostensiblemente desactualizados, cuenta con un sistema MS Windows para PC de Escritorio principal, y programas de herramientas de Oficina (Office) Distribuidos en 5 programas Microsoft Office versión 97, 3 programas Microsoft Office versión 98 utilizados para manejar el sistema de MOLPB Project 98, 6 programas Microsoft Office versión Pro 2000 en inglés para manejar sistema OLP, 2 programas Microsoft Office versión Visio Std 2002, 1 programa Office 2003 Exchange CALL para manejar sistemas de lenguaje OLP, 4 Sistemas Operativos Microsoft Windows XP (Software Aplicativo, Licencia aplicativo, Software operativo), y 3 programas varios (software) como son Corel Draw aplicativo para graficar imágenes y Adobe Page para mirar archivos en formato Pdf. Y por último un portátil Compaq presario 1245 con sistema NT Workstation.

### 3.7.3. Inventario de aplicaciones sistematizadas en producción.

Se maneja 1 Software Firewall que supervisa, controla y gestiona la información que circula por la red interna y externa monitoreando el tráfico y las



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

comunicaciones de la Secretaría, 1 Servidor de Red que se encarga del sistema operativo y administrativo con una licencia de acceso desde Internet, 1 software de reporte de licitaciones Confecámaras, 1 servidor Compaq con Windows NT con sistema MS Visual C++ Estándar 6.0, 1 Sistema operativo Windows XP Profesional Hacer Power para las estaciones de trabajo para los usuarios Clientes, 5 licencias para sistema ORACLE que es un manejador de bases de datos, 1 programa Visual FOX distribuido en 3 sistemas para inventarios, sistemas activos fijos y sistemas de contabilidad, 1 Licencia MCAFEE para protección contra virus informático, 1 licencia de programa WIN ZIP para descomprimir archivos con información sensible, 2 Paquete de actualización Visual FOX Pro para el manejo de nomina, contabilidad e inventarios, 2 licencia Windows Server para el servidor para las estaciones de trabajo, 2 sistemas de Autodesk Map que es un software de gestión de los mapas, 2 sistemas Win NT, 3 sistemas de Autocad Map 2000, y por ultimo 1 Servicenter que es una BD propietario para cliente servidor.

#### 3.7.4. Inventario de aplicaciones automatizadas en desarrollo.

No hay ningún reporte suministrado ni por la empresa contratista ni por el sistema SIVICOF, por ende el análisis de auditoria no encuentra ninguna información reportada.

#### 3.7.5. Inventario de servidores.

En la entidad se registran un total de 20 servidores registrados así 17 servidores marca (HP)Hewlett-Packard, 1 servidor marca DELL, 1 servidor marca Compaq y 1 servidor de marca Macaffe.

#### 3.7.6. Inventario de computadores personales.

En la Entidad se registra un inventario de 708 Equipos PC personales de conformidad con la siguiente tabla , en la cual se relacionan los equipos de computo PC, Cantidad y Marca.

**CUADRO No.51  
INVENTARIO EQUIPOS DE COMPUTO**

MARCA	CANTIDAD
HP/DC 7100	6
HP/DC 5100	49
HP/DC 5000	299
HP/DV670A	1



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

MARCA	CANTIDAD
HP/D 325	94
HP/Evo D300	29
HP/Kayak	4
HP/Vectra	138
COMPAQ/Deskpro	17
ACER/Veriton	4
ACER/Power	2
ACER/S-Series	41
Otros Portatiles	12
PORTATIL/NX9110	5
PORTATIL/Vaio Pcg	2
PORTATIL/Toshiba	1
PORTATIL/NX6120	4
<b>TOTAL</b>	<b>708</b>

Fuente: Información suministrada FONDATT en Liquidación – Proceso Auditor.

### 3.7.7. Inventario de impresoras.

En la entidad se registran 153 Impresoras distribuidas así:

**CUADRO No.52  
INVENTARIO DE IMPRESORAS**

MARCA	CLASE	CANTIDAD
HEWLETT PACKARD	LASER JET 4600	1
HEWLETT PACKARD	LASER JET 4600	2
HEWLETT PACKARD	LASER JET 4500	1
HEWLETT PACKARD	LASER JET 4250	4
HEWLETT PACKARD	LASER JET 4200	16
HEWLETT PACKARD	LASER JET 3700	3
HEWLETT PACKARD	LASER JET 2550	4
HEWLETT PACKARD	LASER JET 2430	34
HEWLETT PACKARD	LASER JET 2300	3
HEWLETT PACKARD	LASER JET 2200	1
HEWLETT PACKARD	LASER JET 2100	2
HEWLETT PACKARD	LASER JET 1300	9
HEWLETT PACKARD	LASER JET 1200	7
HEWLETT PACKARD	LASER JET 1000	1
HEWLETT PACKARD	LASER JET 5M-4M	7
HEWLETT PACKARD	DESKJET 1600 C	1



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

MARCA	CLASE	CANTIDAD
HEWLETT PACKARD	DESKJET 970 CXI	7
HEWLETT PACKARD	DESKJET 840 C	1
HEWLETT PACKARD	DESKJET 820 CXI	2
HEWLETT PACKARD	DESKJET 670 C	2
LEXMARK	LASER E322	2
LEXMARK	LASER OPTRA S 1255	10
LEXMARK	LASER OPTRA SC 1275	1
LEXMARK	LASER OPTRA T520	2
LEXMARK	LASER OPTRA T614	4
LEXMARK	OPTRA COLOR 40	15
LEXMARK	2381 PLUS	4
OKIDATA	OKI 320	7
TOTAL		153

Fuente: Información suministrada FONDATT en Liquidación – Proceso Auditor.

### 3.7.8. Inventario de equipos complementarios.

Los equipos complementarios de la Entidad se encuentran representados, de conformidad con la siguiente tabla:

**CUADRO No.53  
INVENTARIO DE EQUIPOS COMPLEMENTARIOS**

MARCA	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
HEWLETT PACKARD -DESING JET 5500PS	PLOTTER	1
HEWLETT PACKARD -DESING JET 650C	PLOTTER	1
POWER LITE -745C	VIDEO BEAM	1
POWER LITE -7850 NPL	VIDEO BEAM	1
EIKI -LC5VGA860	VIDEO BEAM	1
EPSON -EMP800	VIDEO BEAM	1
SONY -CX6	VIDEO BEAM	1
HEWLETT PACKARD -SCANJET 4670	ESCANER	1
HEWLETT PACKARD -SCANJET 5550 C	ESCANER	1
HEWLETT PACKARD -SCANJET 5590	ESCANER	1
HEWLETT PACKARD -SCANJET 8250	ESCANER	1
TOTAL		11

Fuente: Información suministrada FONDATT en Liquidación – Proceso Auditor.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

3.7.9. Proyectos de inversión en tecnología informática.

Existe un proyecto de inversión vigente bajo el código 348 con nombre “Integración de tecnologías de Información y fortalecimiento de servicios concesionados” que se inició el 17 de enero de 2004 con fecha programada de terminación el 17 de enero de 2008, con una asignación presupuestal de \$26,668 millones con el objetivo de garantizar una adecuada infraestructura tecnológica, y con el fin de brindar en forma oportuna y veraz información integral para una eficiente toma de decisiones, propendiendo por la prestación de mejores servicios al ciudadano.

3.7.10. Seguridad informática.

La Entidad no posee ningún plan de contingencia Informática.

3.7.11. Conclusión – Hallazgo Administrativo.

Teniendo en cuenta el proceso de análisis de los sistemas de información se determino inconsistencia en algunas partes de los sistemas de información de la entidad, se encontró que los equipos de cómputo están desactualizados y con licencias vencidas que llevan mucho tiempo con una información; Información que no ha sido ni evaluada ni realizada, obviamente el exceso de información hace que los equipos acumulen demasiada información haciéndola confusa, lenta y hasta difícil de consultar. En el caso de la búsqueda de información de registro de comparendos vía Internet afectando al usuario final.

Se observa que la entidad no presenta un sistema de seguridad informática, con ello aumenta la probabilidad de algún riesgo de plan de contingencia y también violando las normas y políticas de la Comisión Distrital de Sistemas, poniendo en riesgo la información veraz y confiable de la entidad como tal. Acuerdo 057 del 17 de abril de 2002, artículo 2°, párrafo, artículo 4° y artículo 10°.

En el análisis de Bases de Datos donde se solicito una información de archivos planos con formato Access en dos archivos, uno de procesos de cobro coactivos, abierto con base en los actos administrativos (resoluciones sancionatorias) provenientes de comparendos y otro de la totalidad de registros de cédulas de ciudadanía con comparendos vigentes, dándose como resultado el análisis total de comparendos y el total monetario de usuarios en cobro coactivo en el tiempo transcurrido del 1 de Enero del 2003 hasta el 31 de Diciembre del 2006 dando como resultado los registros de cuántos comparendos con cobro coactivo se dictaron en este periodo de 3 años verificando columnas de Fecha de Proceso,



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

Fecha de Comparendo y Valor del comparendo realizados por medio de consultas SQL.

Igualmente se analizó la otra base de datos con consulta SQL, dando como resultado el análisis de dicha tabla teniendo en cuenta los campos de fechas de comparendos, fechas de procesos que se manejaron por año y por semestre para un mejor análisis de comparación y de resultados, así mismo los campos valor nominal y saldo cartera para un resultado global monetario por años y por semestres para brindar un mejor resultado para compararla con el análisis contable, pero los datos no son muy claros ni precisos.

Por otro lado la cuenta de depreciación acumulada a 31 de diciembre de 2006, presenta diferencias significativas con lo reportado por el grupo de inventarios, debido a que las tablas de acumulados del programa de inventarios de activos fijos, Novasoft, que maneja la Entidad, llegó al tope de los registros permitidos, situación que no permite acumular los saldos de la depreciación, proceso que realiza el programa, mes a mes, de manera automática. El programa calculaba correctamente la depreciación mensual, pero este cálculo no la acumula.

El saldo de la depreciación, tomado para la presentación del balance se realizó, tomando cuenta por cuenta el saldo inicial contable de la depreciación acumulada, sumándole la depreciación mensual, calculada por el sistema Novasoft.

Por último se realizó la comparación de costos y costos intangibles, teniendo en cuenta la información que se sacó del sistema Sivicof, y analizándola con la parte contable y dando como resultados unos costos intangible con un monto ajustado de Software administrativo de \$ 229,37 millones y un ajustado de Licencias Administrativas para software de \$ 893,81 millones.

Se ha llegado a la conclusión de que los sistemas de información son una herramienta muy importante para cualquier entidad ya que su fin es apoyar las actividades de una empresa o negocio. Por eso es importante contar con un buen plan de informática.

Es importante ver el estado actual de los sistemas de información para poder entregar al usuario final un informe que muestre las características y los implementos necesarios para brindar y generar la información para la realización de manera automatizada y confiable de los registros.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

Es necesario que el grupo de tesorería de la entidad cuente con un sistema de Software para que le permita ejercer sistematizadamente mejor sus funciones, y así mismo agilizar mucho mejor las tareas.

El inventario total se hizo solo con la información que brindó el sistema SIVICOF y se complemento con la información solicitada a las personas claves de la entidad, para así mismo implementar una información bien realizada y bien elaborada teniendo la información incompleta e inconsistente.

No se realizó inventario de costos ya que la información no fue remitida ni por el sistema de Sivicof ni por las personas contactadas de la entidad, información que venía en blanco o en campo de columna o casilla con (información no disponible).

Por otro lado el inventario de aplicaciones automatizadas en desarrollo no se realizó ya que no hay información disponible ni por la entidad ni por el sistema.

En cuanto a la seguridad informática la entidad no cumple con las normas, y no posee un plan de contingencia informática. Así mismo para el inventario de plan de informática no se reportó ningún archivo ni por el sistema Sivicof, ni por la entidad ya que no había ni información ni funcionario que pudiera realizar este informe.

Finalmente en cuanto a las políticas y normas por parte de la entidad que hay que seguir con la (Comisión Distrital de Sistemas) no se están cumpliendo debidamente las normas, teniendo en cuenta el Acuerdo 057 de 2002 (17 Abril)

### **3.8. SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA FORMULADOS.**

#### **3.8.1. Recursos públicos provenientes de “Factor de Calidad”**

Para el seguimiento al Control de Advertencia formulado por la Posible pérdida de recursos públicos provenientes del “Factor de Calidad”, en esta auditoría regular que se realiza a la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, se debe tener en cuenta lo establecido 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. ...”

Con base en lo anterior y de conformidad 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 manejo y control del Patrimonio Autónomo en el cual se consignan



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

los recursos provenientes del Factor de calidad corresponde a la Secretaría Distrital de la Movilidad.

*3.8.1.1. Liquidación Factor de Calidad a Diciembre 31 de 2006.*

Se evaluó el comportamiento de la liquidación y recaudo del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio con corte a la fecha Diciembre 31 de 2006, teniendo en cuenta, tal como se planteo en el Control de Advertencia, 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. Su fundamento se encuentra establecido en un componente adicional a la tarifa del servicio de transporte público colectivo, que es asumido de manera directa por los usuarios del servicio de transporte público colectivo y por lo tanto se confirma la connotación de recursos de Carácter Público.

En atención a lo determinado en la Ley 105 de 1993, numeral 2 del Artículo 3, la Operación del Transporte Público es un servicio público bajo el control y vigilancia del Estado, quien para una adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad deberá ser ejercida por la autoridad de tránsito respectiva, en este caso por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

A partir de la expedición del Decreto Distrital No. 115 del año 2003 se implementó el Factor para el Mejoramiento de la Calidad del servicio, incorporado a la tarifa; con el propósito 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 para la adquisición de vehículos con el fin de cristalizar la reducción de la sobreoferta.

Así mismo, de conformidad con lo establecido 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 Diciembre 31 de 2006, se determinó que de las sesenta y seis (66) empresas autorizadas, para prestar el servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá, D.C., únicamente treinta y una (31) han celebrado convenio y realizado consignación en las fiduciarias acreditadas BANISTMO S.A. y CORFICOLOMBIANA.



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”***

Los valores liquidados y consignados en las fiduciarias BANISTMO S.A. y CORFICOLMBIANA, desde la constitución del patrimonio autónomo (Agosto 18 de 2003) hasta la fecha de Diciembre 31 de 2006, se presentan en el siguiente cuadro:



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”**

CUADRO No. 54  
LIQUIDACIÓN FACTOR DE CALIDAD A DICIEMBRE 31 DE 2006

Valor en \$

No.	Cód.	EMPRESAS	Valor liquidado(\$)	VALOR LIQUIDADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				FIDUCIARIA	FECHA VINCULACION	Valor \$
1	9000	BARSA	\$ 932.521.190,6	BANISTMO	20-Nov-03	\$ 332.484.775,7
2	9010	BUSES ROJOS	\$ 715.285.227,6	-		
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	\$ 2.814.030.779,4	CORFICOLOMBIANA	18-Ago-06	\$ 305.783.306,0
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	\$ 2.514.023.227,8	CORFICOLOMBIANA	08-Jul-05	\$ 2.558.639.964,0
5	9040	COONAL	\$ 4.704.560.956,9	CORFICOLOMBIANA	02-Feb-06	\$ 4.011.127.943,0
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	\$ 1.472.543.053,0	-		
7	9060	COPENAL	\$ 2.153.448.011,5	BANISTMO	30-Nov-06	\$ 10.040.000,0
8	9065	COOTRANSABASTOS	\$ 867.256.293,2	-		
9	9070	COOTRANSNIZA	\$ 2.159.617.272,3	-		
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	\$ 4.105.747.683,8	-		
11	9090	COMNALMICROS	\$ 5.967.706.042,8	-		
12	9100	COOTRAUNIDOS	\$ 1.897.216.258,0	-		
13	9110	EXBOSA	\$ 1.711.653.036,0	BANISTMO	27-Nov-03	\$ 1.280.091.751,7
14	9120	EVETRANS	\$ 1.785.786.809,8	-		
15	9130	COONALCETECE	\$ 158.526.980,7	BANISTMO	23-Dic-03	\$ 157.743.404,2
16	9140	FLOTA USAQUEN	\$ 2.288.120.310,3	-		
17	9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	\$ 684.242.795,8	CORFICOLOMBIANA	10-Feb-06	\$ 242.508.861,0
18	9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	\$ 1.559.062.165,6	BANISTMO	20-Nov-03	\$ 1.158.507.929,8
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	\$ 1.570.866.685,6	CORFICOLOMBIANA	20-Dic-05	\$ 1.583.611.196,0
20	9180	TRANS RAPIDO PENNSILVANIA	\$ 4.599.965.790,8	-		
21	9190	SIDAUTO	\$ 5.383.302.508,3	BANISTMO	20-Nov-03	\$ 598.742.055,8
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	\$ 1.785.148.800,1	-		
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	\$ 1.492.481.797,4	-		
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 7.957.149.994,2	CORFICOLOMBIANA	21-Dic-05	\$ 3.908.970.042,0
25	9230	BUSES BLANCOS	\$ 5.155.345.827,0	CORFICOLOMBIANA	25-Ago-06	\$ 262.693.961,0
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	\$ 1.666.607.720,4	CORFICOLOMBIANA	03-Ene-06	\$ 1.579.055.707,0
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	\$ 3.045.113.180,0	CORFICOLOMBIANA	26-May-05	\$ 1.766.513.478,0
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 7.766.225.785,4	-		
29	9280	EXPRESUR	\$ 2.471.397.378,7	-		
30	9315	LINEAS UNITURS	\$ 42.370.002,0	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 11.776.172,0
31	9340	COOTRANSKENNEDY	\$ 1.705.249.416,4	CORFICOLOMBIANA	29-Ago-06	\$ 120.303.000,0
32	9360	TRANSERVILLUJO	\$ 360.363.706,0	BANISTMO	15-Dic-03	\$ 108.842.446,0
33	9420	SOTRANDES	\$ 2.966.597.571,2	BANISTMO	20-Nov-03	\$ 2.685.368.172,5
34	9470	TRANSFONTIBON	\$ 2.051.494.408,5	-		
35	9490	COOINTRACONDOR	\$ 3.016.292.082,1	-		
36	9520	COOTRANSPENNSILVANIA	\$ 6.650.879.722,7	BANISTMO	15-Dic-06	\$ 18.072.000,0
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	\$ 2.822.765.120,4	CORFICOLOMBIANA	03-Jun-05	\$ 2.822.765.117,0
38	9570	COCEVES	\$ 820.447.279,2	-		
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	\$ 1.823.084.861,9	-		
40	9635	TRANSMODELO	\$ 478.602.708,4	-		
41	9640	UCOTRANS	\$ 321.809.610,8	-		
42	9670	COOTRANSOCORRO	\$ 156.764.345,8	-		
43	9700	COODILTRA	\$ 942.918.917,2	-		
44	9710	UCOLBUS	\$ 2.790.252.417,2	-		
45	9760	COOTRANSBOSA	\$ 724.452.917,9	-		
46	9855	COOTRANSNORTE	\$ 446.014.607,8	CORFICOLOMBIANA	20-Dic-06	\$ 68.000.000,0
47	9910	EXIMSA	\$ 1.036.434.787,6	BANISTMO	29-Dic-05	\$ 148.478.100,0
48	9940	TRANSCONFORT	\$ 1.359.917.785,8	-		
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 679.788.418,0	-		
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	\$ 1.317.243.492,6	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 61.331.633,6
51	9980	SOTRANSMIUR	\$ 467.284.892,4	-		
52	9981	COOPZOBOSA	\$ 148.740.728,8	BANISTMO	7-Nov-06	\$ 5.728.975,0
53	9982	COOTRAURES	\$ 262.302.149,6	-		
54	9983	COTRANSUBA	\$ 295.265.732,0	CORFICOLOMBIANA	28-Ago-06	\$ 60.099.726,6
55	9984	COOTRANSFONTIBON	\$ 102.033.255,1	-		
56	9985	COOTRAPAN	\$ 36.954.387,7	CORFICOLOMBIANA	23-Dic-05	\$ 28.630.084,0
57	9986	COOTRANSMOLINOS	\$ 71.735.268,2	BANISTMO	09-Ene-04	\$ 40.461.612,3
58	9987	COOTRANSBOGOTA	\$ 122.164.292,7	CORFICOLOMBIANA	02-Feb-06	\$ 50.180.824,7
59	9988	TRANSANDINO	\$ 549.127.075,2	-		
60	9989	COOTRANSNORTE	\$ 239.533.168,9	-		
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	\$ 195.074.769,3	BANISTMO	19-Nov-03	\$ 165.597.393,9
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	\$ 204.189.415,8	-		
63	9993	TRANSCALERO	\$ 115.757.714,5	CORFICOLOMBIANA	21-Feb-06	\$ 106.887.183,0
64	9994	TAMPA DC	\$ 334.533.423,9	-		
65	9996	COOTRANSFLORIDA	\$ 1.409.477.804,8	-		
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCARD	\$ 543.417.394,1	-		
<b>TOTALES</b>			<b>\$ 118.986.289.215,5</b>			<b>\$ 26.259.036.815,56</b>

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad - Oficio SSM-17-07 Marzo 1 de 2007.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

La información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, reportada mediante el Oficio SSM-17-07 de Marzo 1 de 2007, permite establecer que el valor total de los recursos provenientes del Factor de Calidad liquidado asciende a la suma de \$118.986.29 millones de los cuales se encuentran depositados en las fiduciarias BANISTMO S.A. y CORFICOLMBIANA únicamente \$26.259.04 millones determinando que contrariando lo establecido mediante el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad vigente se encuentran en poder de las empresas de transporte público colectivo la suma de \$92.727.25 millones.

De conformidad con los anteriores cálculos este Ente de Control evidencia el incremento de la 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, determinando el comportamiento que a continuación se presenta:

Valor Liquidación Factor de Calidad (Diciembre 2006)	\$118.986,29 millones
Valor consignado en las Fiduciarias	\$ 26.259,04 millones
Valor posible detrimento de los Recursos del Fondo	\$ 92.727,25 millones
Valor determinado en auditorias anteriores	\$ 88.758,06 millones
<b>Mayor vr. posible detrimento (Diciembre de 2006)</b>	<b>\$ 3.969,19 millones</b>

*3.8.1.2. Investigaciones por incumplimiento de la consignación de Recursos del Factor de Calidad.*

Con base en la información suministrada a la Contraloría de Bogotá por parte de la Secretaría de la Movilidad, mediante oficio de Diciembre 20 de 2007 en respuesta al Oficio 10000-4515 de febrero 13 de 2007, en el numeral 8 aclara las: “Medidas cautelares decretadas, discriminando fecha de la medida, número del proceso y cuantía recaudada” en los siguientes términos: “Mediante cuadro anexo se presenta información de 21 empresas a las cuales se les ha decretado medida cautelar”. Analizado, por parte del grupo, cada uno de los expedientes citados en el anexo suministrado se tienen los siguientes resultados:

- Proceso 115/470 – Transportes Distrito Capital – TDC. S.A. No es exacta la información entregada por cuanto aparece mandamiento de pago por elaborar, cuando lo cierto es que revisando el expediente, este se profirió el 22-12-06. Hasta la fecha de hoy no se ha notificado el mandamiento de pago y en el se consideró expresamente el cobro de intereses del 12%. Hasta folio 197 y a la fecha aparece solicitud de inscripción de medida cautelar en el SETT con fecha



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

27- 12 - 06, sin que hasta la presente aparezca respuesta del efectivo registro en dicha entidad.

- Proceso 557/162 – Coceves Ltda. Dentro del mandamiento de pago no hace mención expresa de cobro de intereses. Desde 29 – 09 – 06 no se han decidido los recursos interpuestos ni las excepciones propuestas, denotándose falta de impulso oficioso del proceso, puesto que para la fecha ya debía haberse dictado sentencia. Hasta el folio 142 no aparece comunicación de registro en la Cámara de Comercio de la medida cautelar, ni requerimiento para su cumplimiento.
- Proceso 525/ 0774 – Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda. Dentro del mandamiento de pago no hace mención expresa por los intereses a cobrar. Desde 10 – 08 – 06 fecha en que se interpuso las excepciones no se han resuelto dictando sentencia, reflejando con ello falta de impulso del proceso y negligencia en su adelantamiento. Hasta folio 90 no aparece constancia del registro de la medida cautelar solicitada ante el SETT. Este proceso aparece mal referenciado con el número 0272 en el informe, pues el número verdadero es 0774.
- Proceso 1122/507 – Nueva Cooperativa de Buses Azules Ltda. El informe entregado no es confiable pues aparece que no se ha dictado mandamiento de pago cuando lo cierto es que se profirió y en el si aparece expreso el cobro del 12% como intereses. A partir de folio 206 no aparece registrado la medida cautelar solicitada el 27 – 12 – 06 ante el SETT.
- Proceso 591/0286 – Cooperativa Integral de Transportadores Pensilvania Ltda. No aparece cobro expreso del cobro de intereses del 12% dentro del mandamiento de pago. No aparece al expediente la solicitud de publicación para el aviso ante la imposibilidad de la notificación, tal como aparece en el informe. Como en los anteriores no aparece a partir de folio 84 comunicación del registro de la medida cautelar por parte de la SETT solicitada el 27 – 12 06. Allí se tiene que se escoge el vehículo más antiguo y de menos valor para embargar, habiendo, otros de más fácil trámite para el logro del pago de la obligación.
- Proceso 1124/60 – Sidauto S.A. No es confiable la Información entregada a afirmar que no se ha dictado mandamiento de pago, cuando revisado el expediente se encuentra que sí se profirió el 22- 12 06 cobrando intereses del 12%, no habiendo citación para notificar faltando impulso del proceso. No



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

aparece constancia de registro de la medida cautelar en el SETT, ni requerimiento para su cumplimiento.

- Proceso 587/109 – Sidauto S.A. Tampoco es confiable la información al mencionar que no se ha notificado al deudor cuando aparece en el expediente que si hubo notificación y que no es claro el mandamiento de pago en el cobro de los intereses. De otro lado pese a no haber propuesto ninguna defensa el deudor no se ha dictado sentencia, incurriendo en negligencia en el adelantamiento del proceso. Tampoco aparece a partir de folio 123, constancia del registro de la medida cautelar solicitada ante la SETT, como tampoco algún requerimiento a ese concesionario para su cumplimiento.
- Proceso 572/436 – Coceves Ltda. No es claro el cobro de los intereses a cobrar dentro del mandamiento de pago y estando notificado personalmente desde 19 – 09 – 06 y no haber propuesto ninguna defensa, no se ha dictado sentencia incurriendo en la falta de diligenciamiento del proceso. Tampoco se registra inscripción de medida cautelar a partir del folio 153 desde 27 – 12 06 ante el concesionario SETT.
- Proceso 492/00076 – Cooperativa de Transportadores la Nacional Ltda. No esta foliado en debida forma, se presentaron excepciones y se envió el proceso para decisión ante el Juzgado administrativo. A folios 508- 509 no aparece firma de funcionario ejecutor Luis Alejandro Zambrano. No aparece inscripción de medida cautelar de el bus mas viejo y de menor valor, por parte del SETT, tampoco aparece requerimiento para el cumplimiento de la medida.
- Proceso 520/0275 – Cootransbogotá Ltda. Una vez notificado personalmente el deudor y haber propuesto recursos y excepciones el 02 – 08 -06 y 14 – 08 -06 respectivamente, no se han resuelto dictando sentencia incurriendo en la falta de adelantamiento oficioso del proceso dentro de los términos del Código de Procedimiento Civil. Tampoco aparece constancia de registro de la medida cautelar a partir de folio 132 por parte de la Cámara de Comercio, ni requerimiento para su cumplimiento.
- Proceso 518/0760 – Cooperativa de Transportadores la Nacional. Dentro del mandamiento de pago se hace expresa mención del 12% como intereses debidos. Notificado personalmente y propuestas las defensas el 22 – 08 – 06, no se han decidido dictando la sentencia del caso incurriendo nuevamente en falta al adelantamiento oficioso del proceso. A partir de folio 161 no aparece inscripción de la medida cautelar ante el concesionario SETT, ni requerimiento exigiendo su cumplimiento.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- Proceso 586/0190 – Sidauto S. A. Existe contradicción en el informe al aseverar que está sin notificar pero en cuadro siguiente habla de notificación, pues lo cierto es que si está notificado al implantar sello de Sidauto a la citación y no haber propuesto defensa alguna, paso siguiente es haber dictado sentencia, de lo contrario proceder a hacer el trámite para designación de Curador Ad-Liten. No aparece en el expediente a folio 130 inscripción de medida cautelar solicitada al concesionario SETT desde 28 – 12 -06, cayendo nuevamente en falta en el adelantamiento de los procesos.
- Proceso 606/0464 – Sotransmiur S. A. Al expediente figura notificación el 03 - 10 -06, en contradicción con el informe en donde se niega sosteniendo de paso que existe solicitud de publicación de aviso. No se ha dictado sentencia desconociendo el adelantamiento del proceso y además tampoco existe constancia después de folio 164 del acatamiento de la medida cautelar en la Cámara de Comercio al querer embargar la razón social.
- Proceso 710/0459 – Nueva Cooperativa de Buses Azules S. A. Existe mandamiento de pago en donde se especifica el cobro del 12% como interés a cobrar, no aparece citación para notificar y es contradictorio al informe al sostener que está para firma el mandamiento. No existe al expediente certeza del registro de la medida cautelar solicitada ante el concesionario SETT para embargo de vehículos, como tampoco requerimiento alguno para registrar el embargo.
- Proceso 563/0207 – Líneas Especiales de Transporte Nuevo Milenio S. A. Este expediente no se encontró para su examen y ante los requerimientos para su localización no fue posible encontrarlo hasta la presente. Del informe se desprende que se encuentra notificado y presentó excepciones el 04 – 09 – 06, sin que figure que ya se dictó sentencia. Es inexistente la inscripción de la medida cautelar como en todos los demás casos, pues eso fue lo que se pidió, pero no hay constancia del acatamiento de la medida.
- Proceso 539/0272 – Cooperativa de Transportadores Buses Verdes Ltda. Al expediente figura como cuantía la suma de \$1.790.000 pesos y en el informe aparece la suma de \$1.660.000. La notificación fue personal el 14 – 08 – 06 sin que hasta la presente se haya dictado sentencia incumpliendo el deber del adelantamiento oficioso de los procesos. No hay contestación a partir del último folio 109 de la inscripción de la medida cautelar en Cámara de Comercio ni requerimiento de cumplimiento de la medida.



***“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”***

- Proceso 605/0481 – Unión Cooperativa de Transporte Ltda. Ucotrans. Tiene mandamiento de pago con fecha 25 – 08 – 06, sin que se haya notificado el deudor como tampoco hay solicitud de publicación en aviso como se quiere hacer ver en el informe. No hay constancia de inscripción de la medida cautelar en la Cámara de Comercio ni requerimiento alguno para su cumplimiento.
- Proceso 547/130 – Transnuevo Milenio S. A. Dentro del mandamiento de pago no se hace mención expresa del cobro de los intereses, se recibió la citación en T. N. M. el 06 – 08 – 06 sin que se haya propuesto defensa alguna. Tampoco al expediente hay solicitud para publicación de aviso y mucho menos se ha designado Curador Ad – Liten, como tampoco se ha dictado sentencia. Hasta folio 153 no aparece constancia que indique la inscripción de la medida cautelar en Cámara de Comercio, ni requerimiento para su cumplimiento.
- Proceso 599/00105 – Buses Amarillos y Rojos S. A. En el mandamiento de pago de 18 – 08 - 06 no se cobran intereses del 12%, la citación se recibió en la citada empresa, no existe al expediente solicitud de publicación de aviso como lo cita en el informe. No existe constancia de registro de la medida cautelar solicitada ante el Concesionario SETT posterior al folio 65, como tampoco requerimiento para su cumplimiento.
- Proceso 585/0167 – Cooperativa de Transportadores la Nacional. Se profirió mandamiento de pago y se notificó personal el 12 – 09 – 06, no propuso ninguna defensa y sin embargo no se ha dictado sentencia incumpliendo con el adelantamiento de los procesos. No hay comprobante en el expediente a partir del folio 142 del registro de la medida cautelar ante el SETT., ni requerimiento para su cumplimiento.
- Proceso 608/079-04 – Transporte Distrito Capital – Estudiado y revisado el expediente, no corresponde a proceso coactivo por factor de calidad.”...

Con base en lo anteriormente descrito se evidencia la total inoperancia por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, en su calidad de autoridad de tránsito para realizar el adecuado adelantamiento de los procesos con el propósito de obtener el recaudo de las multas impuestas a las empresas de transporte público colectivo ante el reiterado incumplimiento en la consignación de los recursos correspondientes al factor para el Mejoramiento de la calidad del Servicio – Factor de Calidad, situación que permite identificar la existencia de Hallazgo Administrativo con posible incidencia de carácter disciplinario a la luz de lo establecido en el Código Disciplinario Único.



**“Ni un bloque de ladrillo, ni un gramo de cemento más  
en los Cerros ni en los Humedales de Bogotá”**

3.8.1.3. *Disminución aporte factor de calidad*

El 5 de mayo de 2005, el Secretario de Tránsito de Bogotá, en actuación que excede su competencia, mediante circular 007, disminuye en el 53,43% el “Factor de calidad” (que habiendo sido fijado por decreto del Alcalde Mayor; sólo con norma de esta naturaleza podía haberse decretado su disminución) incurriendo en la actuación de modificar con una norma de menor jerarquía el monto inicialmente fijado, configurándose con esta conducta un posible hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.

3.9. PRESCRIPCIÓN DE COMPARENDOS.

Realizado el análisis de la Base de Datos correspondiente a comparendos y una vez realizada comparación con la totalidad de los mandamientos de pago proferidos correspondientes a comparendos impuestos durante la vigencia 2003 se estableció, que a Diciembre 31 de 2006, se genera su prescripción al tenor de lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 que entro a regir a partir del 13 de noviembre de 2002.

La anterior conducta permite establecer que de conformidad con el artículo 6º de la Ley 610 de agosto 15 de 2000 se vislumbra un posible daño Patrimonial en la suma de **SESENTA Y OCHO MIL CIENTO SESENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS MCTE (\$68.161.494.634.00)**

El daño patrimonial se encuentra definido en el artículo antes citado de la Ley 610 de 2000, y establece: ...“**DAÑO PATRIMONIAL AL ESTADO.** Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, uso indebido o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inequitativa e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías.

*Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado, que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento al patrimonio público”.*



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”***

#### **4. 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**

<b>TIPO DE HALLAZGO</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>VALOR Millones \$</b>	<b>REFERENCIACION</b>
<b>ADMINISTRATIVOS</b>	<b>39</b>		<b>3.2.1.9., 3.2.2., 3.3.1., 3.3.2., 3.3.3., 3.3.4., 3.3.5., 3.3.6., 3.3.7., 3.3.8., 3.3.9., 3.3.10., 3.3.11., 3.3.12., 3.3.13., 3.3.14., 3.3.15., 3.3.16., 3.5.1., 3.5.2.1., 3.5.2.2., 3.5.3.1., 3.5.4.1., 3.5.5.1., 3.5.6.1., 3.5.7.1., 3.5.8.1., 3.5.9.1., 3.5.10.1., 3.5.11.1., 3.5.12.1., 3.5.13., 3.5.14., 3.6., 3.7.11., 3.8.1.1., 3.8.1.2., 3.8.1.3. y 3.9.</b>
<b>FISCALES</b>	<b>2</b>	<b>3.969.19 68.161.49</b>	<b>3.8.1.1. 3.9.</b>
<b>DISCIPLINARIOS</b>	<b>12</b>		<b>3.5.1., 3.5.2.2., 3.5.4.1., 3.5.5.1., 3.5.6.1., 3.5.7.1., 3.5.8.1., 3.5.9.1., 3.5.10.1., 3.5.11.1., 3.8.1.2. y 3.8.1.3.</b>
<b>TOTAL</b>		<b>72.130.68</b>	