



INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL -
MODALIDAD REGULAR

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL, FONDATT EN LIQUIDACIÓN.

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL – PAD 2008.

FASE I

SECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

MAYO DE 2008

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

Contralor de Bogotá		Miguel Ángel Moralesrussi Russi
Contralor Auxiliar (E)		José Arístides Corredor Sánchez
Director Sectorial (E)		Alberto Martínez Morales
Subdirectora de Fiscalización		Carmen Sofía Prieto Dueñas
Subdirectora de Análisis Sectorial (E)		Elizabeth Castellanos Bernal
Asesor		Faustino Chávez Cruz
Equipo de Auditoría	Líder Auditores	Luis Fernando Berdugo Montilla Luis Néstor Toquica Cordero Isauro Medina Vargas Nini Johanna Trujillo Otero Luis Carlos Galindo Álvarez Martha Isabel Arévalo Lugo

CONTENIDO

	Página	
1.	DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL	5
2.	ANÁLISIS SECTORIAL	14
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	21
3.1.	EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO	37
3.2.	EVALUACION PLAN DE DESARROLLO-BALANCE SOCIAL	39
3.2.1.	Plan de Desarrollo	39
3.2.1.1.	<i>Proyecto 339 “ Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad con visión regional”</i>	39
3.2.1.2.	<i>Proyecto 7254 “Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito”</i>	43
3.2.1.3.	<i>Proyecto 1165 “Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial”</i>	47
3.2.1.4.	<i>Proyecto 7253 “Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito”</i>	49
3.2.1.5.	<i>Proyecto 6094 “Fortalecimiento institucional”</i>	50
3.2.1.6.	<i>Proyecto 348 “Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionados”</i>	51
3.2.1.7.	<i>Proyecto 6219 “Apoyo Institucional Convenio Policía Nacional”</i>	52
3.2.1.8.	<i>Proyecto 7132 “Sustentación de Procesos, Recaudo y Cobro de la Cartera de la STT”</i>	53
3.2.2.	Balance Social	54
3.2.2.1	<i>Reconstrucción del Problema Social</i>	54
3.2.2.2.	<i>Instrumentos Operativos</i>	54
3.2.2.3.	<i>Resultados</i>	55
3.2.2.4.	<i>Encuesta calidad del servicio al usuario SuperCade Movilidad</i>	57
3.3.	EVALUACIÓN DE LOS ESTADOS CONTABLES	59
3.3.1.	Apertura de Libros	59
3.3.2.	Libros principales y auxiliares	59
3.3.3.	Manejo de la información contable	60
3.4.	EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO	63
3.4.1.	Seguimiento al Plan de Mejoramiento	65
3.4.2.	Presupuesto Liquidado y sus modificaciones	65
3.4.3.	Presupuesto de Gastos e Inversión	66
3.4.4.	Constitución de las Reservas Presupuestales	68
3.4.5.	Cierre Presupuestal	71
3.4.6.	Indicadores de Gestión	71
3.4.7.	Rendición de la cuenta anual	72
3.5.	EVALUACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	72
3.5.1.	Verificación del proceso de subrogación de contratos del Fondatt En Liquidación a la Secretaría Distrital de Movilidad.	73
3.5.2.	Contrato No. 83 de 2007.	73
3.5.3.	Contrato No. 102 de 2007	74
3.6.	EVALUACIÓN A LA GESTIÓN AMBIENTAL	75

3.6.1.	Ejecución de las Políticas Ambientales	75
3.6.2.	Programa de Gestión Ambiental Interno	76
3.6.3.	Programas y Proyectos de la gestión Ambiental	77
3.6.4.	Recursos destinados a Progr. y Proyectos a la gestión Ambiental	77
3.6.4.1.	<i>Nivel interno</i>	78
3.6.4.2.	<i>Nivel externo</i>	83
3.7.	SEGUIMIENTO A PLAN DE MEJORAMIENTO	84
3.7.1.	Capacidad transportadora	84
3.8.	SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA FORMULADOS	86
3.8.1.	Seguimiento al control de advertencia por la posible pérdida de recursos públicos provenientes del factor de calidad	86
3.8.1.1.	<i>Liquidación factor de calidad a Febrero 29 de 2008</i>	86
3.9.	PUNTO DE CONTROL FONDATT EN LIQUIDACIÓN	89
3.9.1.	Evaluación de los Estados Contables	89
3.9.1.1	<i>Libros contables</i>	91
3.9.1.2.	<i>Efectivo</i>	92
3.9.1.3.	<i>Deudores</i>	92
3.9.1.4.	<i>Propiedad Planta y Equipo</i>	93
3.9.1.5.	<i>Depreciación acumulada</i>	94
3.9.1.6.	<i>Plan de Mejoramiento</i>	94
3.9.2.	Evaluación del Presupuesto	95
3.9.2.1.	<i>Seguimiento al Plan de Mejoramiento</i>	96
3.9.2.2.	<i>Presupuesto Liquidado</i>	97
3.9.2.3.	<i>Modificaciones Presupuestales</i>	98
3.9.2.4.	<i>Cancelación de las reservas presupuestales constituidas – 2006</i>	98
3.9.2.5.	<i>Constitución de las cuenta por pagar y reservas ptales 2007</i>	98
3.9.2.6.	<i>Cierre presupuestal</i>	100
3.9.2.7.	<i>Indicadores de gestión</i>	101
3.9.2.8.	<i>Evaluación al Sistema de Control Interno</i>	101
3.9.3.	Contratación	102
3.9.4.	Análisis manejo bases de datos comparendos y procesos de cobro coactivo	102
3.9.4.1.	<i>Observaciones sobre información suministrada</i>	103
3.9.4.2.	<i>Prescripción de comparendos.</i>	103
4.	ANEXOS	
	Anexo 1 – Cuadro de Hallazgos detectados y comunicados.	
	Anexo 2 – Encuesta Calidad de Servicio al Usuario SuperCADE	
	Anexo 3 – Resultado Encuesta Calidad de Servicio al Usuario SuperCADE	

1. DICTAMEN DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL.

Doctores:

LUIS BERNARDO VILLEGAS GIRALDO

Secretario Distrital de Movilidad

CLAUDIA ISABEL OSORIO CELIS

Liquidadora - FONDATT En Liquidación.

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 como punto de control al Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT En Liquidación, a través de la evaluación de los principios de economía, eficiencia, eficacia y equidad con que administraron los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión, el examen de los Balances Generales a 31 de diciembre de 2007, los Estados de Actividad Financiera, Económica y Social por el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2007; 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 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.

Es importante determinar que la Secretaría Distrital de Movilidad, durante la vigencia 2007, asumió los roles que se encontraban en cabeza de la suprimida Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt (Hoy En Liquidación), sin que mediara un adecuado proceso de empalme producto de una apropiada planeación, generándose improvisación y dificultad en el manejo y suministro de información.

- En los diferentes componentes de integralidad de la auditoría, se identifican deficiencias de carácter general que afectan el correcto funcionamiento del Sistema de Control Interno tal como se relaciona a continuación:
 - Existencia de manuales que se encuentran disponibles para consulta en cualquier momento, pero de los cuales no se hace la debida aplicación.
 - No se evidencia cultura del diálogo entre jefes y funcionarios, cada uno se preocupa de realizar sus propias tareas y no existe socialización de actividades.
 - En lo referente a identificación y mitigación de riesgos se observa su deficiencia dado que no se tiene en cuenta el riesgo a futuro cuando se realizan actividades de planeación.
 - Los objetivos misionales son entregados a terceros sin el debido control y supervisión por parte de la entidad, generando dificultades a la ciudadanía

que accede a los diferentes servicios a cargo de la autoridad de tránsito y evidenciando ineficiencia en la planeación estratégica.

- En el manejo del archivo de contratos, se evidencia que no se encuentra la totalidad de documentos correspondientes al mismo, sino que hay que ubicarlos en la diferentes áreas: Legal, Financiera, Planeación, etc.
 - Se detectaron falencias que determinaron un diagnóstico deficiente en el tratamiento que durante la vigencia 2007 le dieron a la actividad administrativa de registros referentes al presupuesto. Es el caso del archivo general de los diferentes actos administrativos expedidos desde el Despacho del Secretario, en los cuales presentan vacíos que impiden hallar la totalidad de los actos expedidos y numeración diferente a una misma resolución de modificación del presupuesto.
 - Se determinó un alto grado de improvisación en la fecha de expedición y en los valores de algunos actos administrativos de modificación del presupuesto, presionados por la premura de celebración de compromisos, concordantes con insuficiencia en los saldos de las partidas presupuestales correspondientes a afectar.
- En la evaluación contractual se estableció falta de control en la ejecución de los contratos, en especial por parte de la División Legal de la Secretaría Distrital de Movilidad y los interventores, por el deficiente cumplimiento de sus funciones. Igualmente se evidenció deficiencia en cuanto a la Planeación en la celebración de contratos que involucran a otras entidades de naturaleza distrital, para este caso Idipron y Secretaría de Educación, determinando asignación de recursos con incertidumbre en su ejecución que bien podrían ser utilizados en la solución de situaciones prioritarias.

En cuanto a este componente de integralidad es importante aclarar que la evaluación corresponde a una actividad de auditoría preliminar que continuará en próximo proceso auditor teniendo como base los contratos celebrados durante la vigencia 2007 y los liquidados durante el mismo período, bien sea suscritos por la Secretaría Distrital de Movilidad o subrogados por parte del Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt (Hoy En Liquidación)

- En lo referente a la administración de las Bases de Datos – SICON, y la utilización de dicha información, por parte de las áreas encargadas de recuperar la cartera proveniente de multas a los infractores de las normas de tránsito, se estableció deficiencia en cuanto a integridad y confiabilidad dado que al realizar pruebas de auditoría con la información solicitada, se determinó existencia de registros en la base de datos de mandamientos de pago que no

concilian con la base de datos general de cartera, y registros en los cuales no se identifica el número del proceso ni la fecha del mandamiento de pago.

Se estableció prescripción de multas provenientes de comparendos impuestos a infractores de las normas de tránsito al determinar que se encuentran, en la base de datos, 23.590 comparendos sin proceso de cobro coactivo, correspondientes a las multas impuestas en el segundo semestre del 2004. Permitiendo establecer, que a Diciembre 31 de 2007 han transcurrido tres años de la ocurrencia de los hechos y no cuentan con mandamiento de pago generándose hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de \$4.905.17 millones.

- Se sigue presentando omisión en el recaudo y consignación de los recursos provenientes del factor de calidad, dado que en el corte de Enero 31 de 2008 se establece un valor liquidado que asciende a la suma de \$140.226,44 millones, de los cuales se encuentran efectivamente consignados en las fiduciarias HSBC y CORFICOLOMBIANA, \$68.407.94 millones determinando que incumpliendo con lo establecido en el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad vigente, se encuentra en poder de las empresas de transporte público colectivo la suma de \$71.818.50 millones.

Adicionalmente a los anteriores valores, la Secretaría Distrital de Movilidad ha liquidado los intereses por mora en el pago de los recursos del Factor de Calidad determinando que a Enero 31 de 2008, el valor adicional por intereses de mora asciende a la suma de \$44.923.41 millones, para un total pendiente de recaudo de \$116.741.91 millones.

Teniendo en cuenta que al interior de este Ente de Control, sobre el tema de factor de calidad, se han cuantificado y trasladado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva hallazgos con incidencia fiscal que alcanza la suma de \$92.727.25 millones, se presenta un mayor valor del detrimento a los recursos del fondo en cuantía de \$24.014.66 millones.

Los hallazgos presentados en los párrafos anteriores, permiten conceptuar que en la gestión adelantada por la administración no se acata la totalidad de disposiciones que regulan las operaciones ni se ha implementado un sistema de control interno que ofrezca garantía en el manejo de los recursos, determinando la gestión como deficiente.

Concepto sobre los Estados Contables.

- **Secretaría Distrital de Movilidad**

Para realizar el proceso de identificación, registro, preparación y revelación de los hechos económicos y financieros, la Secretaría Distrital de Movilidad debe aplicar el principio de contabilidad pública de causación, acogerse a la normatividad expedida por la Contaduría General de la Nación y las directrices de la Dirección Distrital de Contabilidad.

Para el inicio del proceso auditor, en marzo 3 de 2008, se realizó visita fiscal a la Dirección Administrativa y Financiera de la Secretaría Distrital de Movilidad con el propósito de establecer el cumplimiento de los procedimientos previstos en el Plan General de Contabilidad Pública referente al Manejo de los Libros Contables, Principales y Auxiliares, con las siguientes observaciones:

- Se estableció que no se cuenta con el Acta de Apertura de los libros de contabilidad principales, Diario y Mayor, suscrita por el Representante Legal en la cual se evidencie el número de folios a utilizar en cada uno de los libros.
- Se determinó que al momento de ejecución del proceso auditor no se ha procesado la información contable y por lo tanto no existen los Libros Principales, Diario y Mayor ni los Libros Auxiliares de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2007.
- La información contable para realizar la preparación y presentación de los Estados Contables certificados, remitidos a este Ente de Control fue producto de una compilación de información en Excel.

Se evidencia incumplimiento de lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública previsto en la Resolución 222 de julio 5 de 2006 “Por la cual se adopta el Régimen de Contabilidad Pública y se define su ámbito de aplicación” expedida por el Contador General de la Nación, en el numeral 2.9. Normas técnicas de Contabilidad Pública, 2.9.2. Normas técnicas relativas a los soportes, comprobantes y libros de contabilidad, 2.9.2.3. Libros de contabilidad. De la misma manera se incumple lo establecido en el numeral 2.6 Objetivos de la Información Contable Pública.

Por lo anterior se concluye que la información requerida para el examen no fue suministrada, lo cual genera una limitación total para realizar nuestro trabajo.

Debido a que la entidad no cuenta con Libros Principales Mayor y Diario ni Auxiliares y no se había procesado la información contable, correspondiente a la

vigencia terminada en Diciembre 31 de 2007, nos abstenemos de expresar una opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables.

- **Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT En Liquidación.**

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. Por tratarse de una entidad en liquidación no se posibilita este examen bajo los parámetros del Principio de Contabilidad Pública de Gestión Continuada.

En desarrollo del proceso auditor se determinaron las siguientes observaciones:

- Se evidenció falta de oportunidad en el registro e impresión de los Libros Diario y Mayor así como los auxiliares, incumplimiento a lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública numeral 2.9.2.5. Exhibición de soportes. Situación anterior que contraría lo manifestado en el Informe de Gestión 2007 presentado, a este Ente de Control, por el Fondatt En Liquidación, página 30 de 37, que a continuación se transcribe: *“Los libros oficiales: Mayor y Balance y Diario, y los libros auxiliares de contabilidad se encuentran **actualizados, impresos y archivados a diciembre del 2007”** **Subrayado y negrilla fuera de texto.**”*
- Se estableció que la cuenta No. 253-02074-7 del Banco de Occidente no se encuentra conciliada al cierre de la vigencia 2007 sino únicamente al corte junio 30 de 2006 presentando un saldo de \$2.378. millones, incumpliendo lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos del Plan General de Contabilidad Pública- PGCP
- En la cuenta Deudores, el rubro 1475 – Deudas de Difícil Cobro se estableció diferencia entre el valor contable frente a la Base de Datos – SICON que es el soporte de cartera que asciende a \$77.308.5 millones, cifra que corresponde al 13,15% del valor registrado en la contabilidad, que por su materialidad afecta la razonabilidad. Igualmente la diferencia presentada corresponde al 11.25% del total del activo. Así mismo se evidencia registro contable que afecta de manera global el rubro 1475 - Deudas de difícil cobro, mediante la cual disminuye el valor de la cartera en cuantía de \$21.214.99. millones, para ajustar el saldo contable al saldo del aplicativo SICON, sin contar con la certeza de que se trate de partidas incobrables sino con el objetivo de identificar saldos incumpliendo lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos, 2.9.1.1.3. Deudores, del Plan General de Contabilidad Pública-PGCP.

- La cuenta Propiedades, Planta y Equipo presenta un saldo de \$18.456 millones, valores que generan incertidumbre en la medida que, según información suministrada en desarrollo de la auditoría, la entidad se encuentra adelantando proceso de levantamiento físico de inventario, depuración frente a los registros contables del Fondatt a diciembre de 2006 y valorización para tomar decisión acerca del destino de estos bienes, incumpliendo lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos, 2.9.1.1.5. Propiedades, Planta y Equipo, del Plan General de Contabilidad Pública-PGCP.
- El saldo que registra el Balance a diciembre 31 de 2007 en la cuenta 1685 – Depreciación Acumulada es de \$-14.147.6 millones. Realizado análisis del movimiento que afecta el Estado de Actividad Financiera Económica y Social a 31 de diciembre de 2007 no se evidencia movimiento que afecte la cuenta 5330 – Depreciación de Propiedades Planta y Equipo, observándose que no se realizó durante la vigencia la correspondiente depreciación.

En nuestra opinión, debido a los efectos de los asuntos mencionados en los párrafos anteriores, los estados contables no presentan razonablemente en todos los aspectos importantes, la situación financiera del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT En Liquidación a 31 de diciembre de 2007.

Consolidación de Hallazgos.

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No.1 se establecieron catorce (14) hallazgos administrativos, de los cuales dos (2) de ellos corresponden a hallazgos con alcance fiscal en cuantía de \$28.919.83 millones que se trasladaran a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva y tres (3) tienen alcance disciplinario, los cuales se trasladarán a la Personería Distrital.

Concepto sobre Fenecimiento.

Por el concepto deficiente emitido en cuanto a la gestión realizada, la calificación del Control Interno como Malo con Alto Riesgo, la Abstención de Opinión sobre los Estados Contables de la Secretaría Distrital de Movilidad y la opinión negativa de los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt – En Liquidación, las cuentas rendidas por las entidades a su cargo, correspondiente a la vigencia 2007, no se fenece.

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública la Secretaría Distrital de Movilidad y el Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt En Liquidación,



deben diseñar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser presentado a través del sistema de vigilancia y control fiscal – SIVICOF dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes al recibo del presente informe, de conformidad con lo previsto en la Resolución Reglamentaria 021 de Noviembre 9 de 2007 expedida por el Contralor de Bogotá.

Cordialmente,

ALBERTO MARTÍNEZ MORALES
Director Sector Infraestructura y Transporte (E)

2. ANÁLISIS SECTORIAL.

2.1. ¿Y DONDE ESTÁN LOS DINEROS APORTADOS DURANTE 15 AÑOS PARA LA REPOSICIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO?

La Contraloría de Bogotá, puso en conocimiento de la Secretaría de Movilidad, una “acción preventiva”, sobre el hecho que cerca de medio billón pesos, de recursos provenientes del componente tarifario “fondo de reposición”, no han sido consignados por los propietarios de las empresas de transporte en los fondos de reposición y anunció que coadyuvaría junto con la administración distrital en la defensa de los instrumentos de control y vigilancia que sobre los mismos aparecen reglamentados en el decreto distrital 116 de 2003.

Desde diciembre 30 de 1993, cuando el Gobierno Nacional a través de la Ley 105 del mismo año, en su Artículo 7, estableció la obligación a las empresas de transporte publico colectivo, de ofrecerle a los propietarios de los vehículos del transporte publico colectivo, programas periódicos de reposición, mediante la creación y reglamentación de fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, para lo cual cada empresa quedaba en libertad de elaborar y reglamentar su fondo en la forma que lo dispusiera y aprobara la asamblea de la respectiva empresa; LAS 66 EMPRESAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ, SE HAN NEGADO DE MANERA SISTEMÁTICA A SUMINISTRAR INFORMACIÓN A LA AUTORIDAD DISTRITAL DEL TRANSPORTE (ANTES SECRETARÍA DE TRÁNSITO A PARTIR DE 2007 SECRETARÍA DE LA MOVILIDAD), SOBRE LOS MOVIMIENTOS Y RECAUDOS DE LOS RECURSOS DEL FONDO DE REPOSICION.

El hecho mas notorio de la debilidad normativa que la Autoridad Distrital del Transporte posee para controlar los “Fondos de Reposición”, se refleja en el hecho que a diciembre 31 de 2007, los “Fondos de Reposición” de las 66 empresas transportadoras, solo 21 empresas han informado para el periodo 1993 - 2008, sobre el recaudo de \$30.075 millones, suma que a todas luces se encuentra alejada de la realidad, si se tiene en cuenta que según cálculos de la Contraloría de Bogota, solo durante el periodo agosto de 2003 - marzo de 2008, los propietarios de los vehículos debieron haber consignado cerca de medio billón de pesos (\$0.489 billones)

Ante la falta de instrumentos legales para controlar el efectivo recaudo y movimiento de los recursos depositados por los propietarios de los vehículos en los “Fondos de Reposición”, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, en abril 16 de 2003 expide el decreto distrital 116, **“por medio del cual se establecen los mecanismos de vigilancia y control para la reposición y**

desintegración física de vehículos que cumplan su vida útil y los aportes a fondos de reposición”.

Sin embargo, este decreto al igual que lo sucedido con el de la creación del “Factor de Calidad” (decreto 115 de 2003), fue demandado por los transportadores, suspendiéndose provisionalmente con el auto de fecha de julio 10 de 2003, y declarada su nulidad mediante fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca de fecha 19 de mayo de 2005 (Exp. 2003-0437), providencia que fue apelada, estando pendiente de resolverse el recurso; **quedando hasta el momento en suspenso lo que a todas luces se constituye en un verdadero instrumento de control y vigilancia** de la consignación y manejo FIDUCIARIO de los recursos que proviniendo del componente tarifario “*Recuperación del Capital*” que se paga al propietario del vehículo, por los usuarios del transporte, y que al finalizar los 20 años de vida útil del vehículo, le permitirán al transportador (propietario) acumular un valor igual o equivalente al costo del vehículo nuevo que se vaya a reponer, garantizándose de esta forma el suministro de un transporte público en condiciones aptas de seguridad y accesibilidad.

Ante la declaratoria de nulidad del decreto 116 de 2003, fallada en mayo de 2005 y pendiente de recurso de apelación, la Contraloría de Bogotá, al igual que lo hecho en la defensa de los recursos del “Factor de Calidad”, se propone junto con la Administración Distrital a coadyuvar ante el Consejo de Estado, el restablecimiento de la legalidad del instrumento normativo que soporta en el manejo fiduciario, el control del recaudo y aplicación de los recursos que provenientes del componente tarifario “*Recuperación del Capital*”, se deben entregar en su totalidad al “Fondo de Reposición” de que tratan la ley 105 de 1993, ley 336 de 1996, ley 688 de 2001 y el decreto 1485 de 2002.

Al margen de lo anterior, la Contraloría de Bogotá aclara: que aún encontrándose en suspenso la legalidad de la norma (decreto 116 de 2003) que reglamenta el control y vigilancia de los “fondos de reposición”, en todo momento ha existido y existe la obligación de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de entregar diariamente al “Fondo de reposición” que se encuentre afiliado el vehículo, el componente dinerario de la tarifa denominado “recuperación de capital”, que tal como lo definió la ley 688 de 2001, en su artículo 12¹, “(...) se destinara única y exclusivamente a la renovación y reposición del parque automotor.(...)”.

¹ ARTÍCULO 12. Tarifas. A partir de la expedición de la presente ley, la tarifa de los vehículos de servicio público de pasajeros colectivo y/o mixto tendrá un componente de recuperación de capital el cual se destinará única y exclusivamente a la renovación y reposición del parque automotor. El Ministerio de Transporte reglamentará lo referente al porcentaje de este componente de recuperación de capital, así como el procedimiento para su determinación.

Igualmente la Contraloría de Bogotá advierte sobre la obligación de la autoridad distrital del transporte de sancionar a las empresas transportadoras que no hayan recaudado diariamente el monto del producido del día anterior, correspondiente al rubro de recuperación de capital, tal como se encuentra definido en el artículo 16 de la Ley 688 de 2001², dineros éstos que las empresas transportadoras deben consignar en su totalidad el primer día hábil del mes siguiente de su recaudo, en la cuenta del “Fondo de Reposición” abierta por la empresa para tal fin, incumplimiento que prevé la imposición por parte de la Autoridad Distrital del Transporte de una sanción de 100 salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación (ver artículo 17 de la Ley 688 de 2001)

2.1.1. En el año de 1993 el Estatuto Nacional del Transporte (ley 105 de 1993) crea los fondos de reposición que cada empresa de manera libre puede crear y reglamentar.

La Ley 105 de 1993, en su Artículo 7, establece que las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, por lo cual cada empresa está en libertad de elaborar y reglamentar sus fondos de la manera que lo disponga y apruebe la asamblea; esto en concordancia con el Artículo 5 del Decreto 2659 de 1998, razón por la cual compete a los asociados del fondo orientar, dirigir y administrar, según los estatutos del mismo, que el programa se esté cumpliendo.

2.1.2. En el año de 2001, se creó el fondo de reposición nacional, que deja vigente los fondos de reposición creados por cada empresa. Con este fondo nacional, solo se da la alternativa de que de manera libre y voluntaria los transportadores continúen el fondo antiguo o que se afilien al fondo de reposición nacional

La **Ley 688 de 2001** en su artículo 23 expresa *“Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de*

2 Obligaciones de la Empresa

ARTÍCULO 16. Recolección de los aportes. Las empresas de servicio público de pasajeros están obligadas a recaudar diariamente el monto del producido del día anterior correspondiente al rubro de recuperación de capital, recaudo que se hará contra la orden de despacho que debe expedir a los conductores de los vehículos.

ARTÍCULO 17. Consignación. La empresa deberá consignar el total del monto recaudado durante el mes, el primer día hábil del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

ARTÍCULO 18. Sanciones. El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones prescritas en la presente ley, acarreará una sanción de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

*pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo (el creado por la empresa a la que se encuentre afiliado el vehículo) **o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley.** Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente”.*

2.1.3. En abril de 2003, se establecen por primera vez en Bogotá, los mecanismos de vigilancia y control de los fondos de reposición.

La administración distrital, en el 2003 consideró fundamental adoptar estrategias en caminadas al control de los FONDOS DE REPOSICION, es así como a través del Decreto Distrital N° 116 del 16 de abril de 2003, **estableció los mecanismos de vigilancia y control para reposición, la desintegración física de vehículos que cumplan su vida útil y los aportes a fondos de reposición”, que tenía como objeto:**

1. **Que todo vehículo que cumpla su vida útil (20 años) sea sometido al proceso de desintegración física (Chatarrización).**
2. **Que se efectúen los aportes para la reposición, y que a los mismos se destinados a la reposición.**

2.1.4. A partir del 2003, se definía: “que solo a través del Encargo Fiduciario se puede efectuar el proceso de reposición”

Artículo 2. Obligatoriedad de la Reposición Fiduciaria. Para el adecuado ejercicio del control que exige el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, a partir del 1º de agosto de 2003 la reposición de vehículos de transporte público colectivo que presten el servicio en Bogotá, o que se encuentren matriculados en el registro automotor de la ciudad, sólo se podrá desarrollar mediante encargo fiduciario o mediante fiducia mercantil. **En consecuencia, a partir de dicha fecha no podrá ejercerse el derecho de reposición de que trata el artículo 2 de la Ley 688 de 2001 en la ciudad de Bogotá, D.C., sino mediante la reposición fiduciaria.**

Artículo 3. DEFINICIÓN DE LA REPOSICIÓN FIDUCIARIA. **La reposición fiduciaria es el procedimiento a través del cual una o más sociedades fiduciarias, previamente acreditadas ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., gestiona la sustitución de un vehículo por otro nuevo o de menor edad** dentro de la vida útil determinada por la Ley, en virtud de un encargo fiduciario o de una fiducia mercantil constituidos por la empresa de transporte a la que se encuentre vinculado el vehículo a reponer.

2.1.5. ¿De donde provienen los recursos para la Reposición según la Norma Distrital del 2003?

Se consideran recursos para la reposición:

1. **Los que se encuentren depositados en los fondos de reposición de las empresas**, constituidos de conformidad con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. Se entienden incluidos dentro de los recursos de los fondos de reposición referidos en el presente inciso, **todos los recursos provenientes de los aportes obligatorios de los propietarios y la empresa, los aportes voluntarios de propietarios y empresa, así como todos los aportes extraordinarios por ellos realizados, al igual que todos los rendimientos generados por tales recursos desde su constitución hasta la fecha.**

2. **El componente de recuperación de capital establecido por el artículo 12 de la Ley 688 de 2001 (en otras palabras la depreciación)**, aporte establecido por la Ley con destinación única y exclusiva a la renovación y reposición del parque automotor.

Se entienden incluidos dentro de los recursos de los fondos de reposición referidos en el presente inciso, todos los aportes de cualquier clase que se causen a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto.

3. Los recursos propios que las empresas y operadores del Sistema TransMilenio aporten, tanto para la compra del vehículo a reponer como para la compra del vehículo que entra a operar en reposición.

2.1.6. La nulidad decreto distrital 116 de 2003 se encuentra en apelación.

El Consejo de Estado MEDIANTE AUTO 437 DE 2004 SUSPENDE PROVISIONALMENTE EL DECRETO DISTRITAL 116 DE 2003 y el Tribunal Administrativo de Cundinamarca mediante Fallo 437 de 2005, declaró la NULIDAD del Decreto Distrital N°116 de 2003 del cual se encuentra en curso un proceso de apelación.

2.2. CUAL ES EL MONTO DEL VALOR QUE DESDE EL 2003 HAN DEBIDO DEPOSITAR LOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO, **EN LA FIDUCIAS POR CONCEPTO DE DINEROS DEL FONDO DE REPOSICIÓN**

**CUADRO No 1.
DISTRIBUCION DE LA TARIFA USUARIO DECRETADA EN NOVIEMBRE DEL 2004
PARA BUS MENOR DE 6 AÑOS³**

CANASTA DE COSTOS VEHICULOS	Estructura de costos de la tarifa Usuario		ESTE ES EL DESTINO DE LA TARIFA PAGADA POR LOS USUARIOS		
	COLECTIVO : BUS (*)		Transportador	Factor Calidad	Fondo Reposición
	(\$)	%			
	(\$)	%	(\$)	(\$)	(\$)
1. COSTOS VARIABLES	\$ 730,20	73,0%	\$ 730,20		
1.2. Combustibles	\$ 215,40	21,5%	\$ 215,40		
1.2. Llantas y reencauche	\$ 38,30	3,8%	\$ 38,30		
1.3. Lubricantes	\$ 22,90	2,3%	\$ 22,90		
1.4. Mantenimiento	\$ 165,30	16,5%	\$ 165,30		
1.5. Personal (Salarios)	\$ 273,80	27,4%	\$ 273,80		
1.6. Lavado, petrolizada etc.	\$ 14,50	1,5%	\$ 14,50		
2. COSTOS FIJOS	\$ 124,20	12,4%	\$ 124,20		
2.1. Garajes	\$ 8,20	0,8%	\$ 8,20		
2.2. Gastos Administración	\$ 47,50	4,8%	\$ 47,50		
2.3. Impuestos	\$ 6,90	0,7%	\$ 6,90		
2.4. Seguros	\$ 61,60	6,2%	\$ 61,60		
3. COSTOS DE CAPITAL	\$ 130,70	13,1%	\$ 81,80		
3.1. Recuperación de Capital (depreciación)	\$ 48,90	4,9%			\$ 48,90
3.2. Remuneración de Capital (Rentabilidad)	\$ 81,80	8,2%	\$ 81,80		
TOTAL COSTOS DEL TRANSPORTADOR(1+2+3)	\$ 985,10	98,5%	\$ 936,20		
(+) 4. "FACTOR DE CALIDAD DEL SERVICIO"	\$ 14,90	1,5%		\$ 14,90	
TOTAL COSTO DE LA TARIFA USUARIO	\$ 1.000,00*	100,0%	\$ 936,20	\$ 14,90	\$ 48,00

*Corresponde al grupo tarifario de "Bus menor de 6 años".

Fuente: Secretaría de la Movilidad

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

- Obsérvese en el cuadro anterior, que para una tarifa de \$1.000 el factor de calidad correspondía a \$14,9.
- En la misma estructura tarifaria se observa que entre el "Factor de Calidad" y la "Recuperación del capital (depreciación)", existe una relación de 1 a 3.5 (\$ 14,90/\$ 48,90).
- Habiéndose liquidado a la fecha cerca de \$140.000 millones por concepto de capital de recursos del "factor de calidad", se calcula entonces que por concepto de recursos del "FONDO DE REPOSICIÓN", durante el periodo agosto de 2003- marzo de 2008, los proletarios de los vehículos debieron

³ Decreto 368 de 2004, por el cual se establecen las tarifas para transporte público colectivo en Bogotá

depositar en las fiduciarias encargadas de la reposición, cerca de MEDIO BILLON DE PESOS.

CUADRO No. 2
SALDO DE FONDOS ADMINSTRADOS POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO MARZO 2008

Pesos \$

EMPRESA	FECHA DE CORTE	VALOR EN EL FONDO (\$)
TRANSPORTE PANAMERICANOS	enero del 2008	4.351.191.538
EXPRESO DEL PAIS	diciembre de 2007	49.132.147
UCOLBUS	enero del 2008	32.347.238
REPÚBLICANA DE TRANSPORTE	diciembre de 2007	684.858.208
COMNALMICROS	enero del 2008	39.525.000
COOTRAURES	noviembre de 2007	51.203.000
COONTRANSBOSA	diciembre de 2007	372.000
FLOTA USAQUEN	enero del 2008	96.802.467
COONTRANSFONTIBON	diciembre de 2007	46.875.821
NUEVO TRANS.	abril de 2007	23.522.078.825
TRANS. NUEVO HORIZONTE	septiembre de 2007	4.561.500
PROMOTORA DE TRANS. UNIVERSO	enero del 2008	7.641.372
UNION COMERCIAL DE TRANSPORTE	enero del 2008	506.413.182
CARROS DEL SUR	febrero del 2008	45.234.912
COOPZOBOSA	enero del 2008	62.353.254
TRANSPORTE MODELO	julio de 2007	14.561.833
COOTRASCENORTE	agosto de 2007	802.000
TRANSPORTE FONTIBON S.A	enero del 2008	14.990.922
TRANSPORTES BERMÚDEZ	julio del 2008	476.538.739
BUSES BLANCOS	enero del 2008	1.058.083
COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS.	octubre de 2007	66.370.199
TOTAL		30.074.912.241

Fuente: Secretaría de la Movilidad

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

Sin conocer la información de los montos establecidos para cada vehículo por las asambleas de cada una de las 66 empresas de transporte durante el periodo noviembre de 1993 - agosto de 2001, ni lo recibido durante el periodo – agosto de 2001- agosto de 2003, es preocupante el hecho de que del saldo de movimientos en los “Fondos de reposición”, solo 22 empresas hayan informado a la Secretaría de la Movilidad de la existencia de \$30.000 millones de pesos, tal como se detalla en el cuadro anterior.

2.2. IMPLEMENTACIÓN REFORMA ADMINISTRATIVA

El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Son funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad:

- Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- Fungir como autoridad de tránsito y transporte.
- Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.
- Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.

- Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
- Administrar los Sistemas de información del sector.

2.2.1. Antecedentes Legales

El Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006 en el Artículo 104, crea el Sector Movilidad, el cual tendrá como misión “garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte”.

El artículo 31 del Acuerdo, facultó a la Administración Distrital para suprimir, entre otras entidades, la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial- FONDATT.

El artículo 105 del Acuerdo, establece la creación de la Secretaría Distrital de Movilidad y el artículo 108, dispuso que sea un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y Financiera.

El sector de movilidad esta integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad, tiene como entidades adscritas: Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y como entidades vinculadas: La Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y la empresa Terminal de Transportes S.A.

El Decreto 563 del 29 de diciembre de 2006, ordenó la supresión del Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT y ordenó su liquidación. Esta entidad había sido creada mediante Acuerdo 3 de 1979 como un Fondo Rotatorio de Seguridad Vial del DATT y transformada por el Acuerdo 9 de 1989, en un establecimiento público descentralizado, con personería Jurídica y autonomía administrativa.

Decreto 564 de diciembre 29 de 2006, suprimió la Secretaría de Tránsito y Transporte, entidad que había sido creada mediante Acuerdo 11 del 10 de mayo de 1990.

El Decreto 567 de 2006 adopta la estructura organizacional y funciones de Secretaría Distrital de Movilidad, y a través el Decreto 268 de 2006 establece su planta de cargos.

El Decreto 568 del 29 de diciembre de 2006, “Establece la Planta de cargos de la Secretaría Distrital de Movilidad”.

El Decreto 258 de Junio 25 de 2007 “... adopta unas medidas administrativas para liquidación del FONDATT en Liquidación”.

El Decreto 319 del 15 de agosto 2006, “... adopta el Plan de Movilidad Distrital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos...” y establece en el artículo 5, define como periodo de ejecución del Plan Maestro, corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2008; como de mediano plazo hasta el 2012; y, como de largo plazo, hasta el 2020 inclusive.

En cumplimiento de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, inicia su gestión el dos de enero de 2007, “teniendo como responsabilidad el articular las acciones del sector de la movilidad, integrando las acciones del Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y mantenimiento vial y las empresas: Transmilenio S.A., y Terminal de Transportes, bajo la políticas establecidas en el Plan Maestro de Movilidad y con los criterios de participación y corresponsabilidad entre el sector público y privado.

El 17 de enero de 2007, se firma el Pacto por la Movilidad, en el que la Secretaría de Distrital de Movilidad, la Alcaldía Mayor se comprometen con los gremios a “Mejorar las condiciones de movilidad, en el entendido de que ésta implica del concurso de todos los actores que se desplazan y circulan por la ciudad y de los agentes económicos y sociales.”

2.2.2. Reforma Administrativa

Mediante el Decreto 567 de 2006 se adopta la estructura organizacional y funciones de Secretaría Distrital de Movilidad, al tiempo que a través del Decreto 268 de 2006 se establece su planta de cargos.

Con el fin de exponer el proceso de reforma administrativa que se adelantó con el fin de llevar a cabo la supresión de la Secretaría de Tránsito y Transporte y la puesta en marcha de la Secretaría Distrital de Movilidad, a continuación la secretaría presentan las diferentes actividades realizadas.

2.2.2.1. Proceso de Incorporación de Funcionarios a la Secretaría Distrital de Movilidad y al Fondatt En Liquidación

El proceso de supresión de la antigua Secretaría de Tránsito, y posterior incorporación de algunos servidores a la Secretaría de Movilidad y al FONDATT en liquidación, de conformidad con el artículo 118 del Acuerdo 257 de 2006 contempló estrictamente las normas previstas de protección a servidoras y servidores públicos distritales.

De conformidad con las normas vigentes que rigen el empleo público y en desarrollo de las disposiciones mismo acuerdo, no podrían ser retirados del servicio dentro del término de los seis (6) meses a que se refieren los artículos 119 y 31 del Acuerdo 257 de 2006:

- Las madres o padres cabeza de familia sin alternativa económica, con hijos menores de edad o discapacitados.
- Las personas con limitación física, mental, visual o auditiva
- Los servidores públicos a quienes les falte tres (3) años o menos para jubilación o de vejez.

El proceso de incorporación de funcionarios que cumplía con el perfil y las funciones de los cargos previstos en ambas entidades, así la desvinculación de los funcionarios se presenta en el siguiente cuadro:

**CUADRO No. 3
DISTRIBUCION DE CARGOS**

INCORPORADOS SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
CARRERA ADMINISTRATIVA	44
PROVISIONALES	48
TOTAL	92
INCORPORADOS FONDATT EN LIQUIDACION	
CARRERA ADMINISTRATIVA	30
PROVISIONALES	36
TOTAL	66
SUPRIMIDOS A PARTIR DEL 3 DE ENERO DE 2007	
CARRERA ADMINISTRATIVA INDEMNIZADOS	8
PROVISIONALES	74
LIBRE NOMBRAMIENTO	22
TOTAL	104

Fuente: Información Secretaría Distrital de Movilidad

A continuación se presentan los montos y fechas de los pagos correspondientes a la liquidación de exfuncionarios:

**CUADRO No. 4
LIQUIDACIONES**

	Millones de \$
LIQUIDACIÓN, PRESTACIONES SOCIALES Y BONIFICACIONES (28 de febrero/07)	\$ 465
CESANTÍAS E INTERESES (Enero 31/07)	\$ 188
INDEMNIZACIONES (23 de marzo/07)	\$ 770
TOTAL	\$ 1.423

Fuente: Información Secretaría Distrital de Movilidad

2.2.2.2. Representación Judicial Laboral con ocasión de la Reforma

La Secretaría General de la Alcaldía Mayor, en desarrollo de la competencia delegada en el artículo 2 del Decreto 068 de 2007 para la representación legal judicial y extrajudicial del D.C.-Secretaría de Tránsito y Transporte, confirió los poderes judiciales requeridos para adelantar los procesos de levantamiento de fuero sindical que, con ocasión de la supresión de la STT, se debían surtir, para 28 funcionarios. El 28 de febrero de 2007 se instauraron las demandas de levantamiento de fuero, con base en lo dispuesto por el artículo 12 del Decreto 563 de 2006. Estos procesos son promovidos ante los jueces Laborales del Circuito de Bogotá.

Con corte 17 de octubre de 2007, se han promovido seis procesos de carácter laboral por parte de funcionarios de la antigua Secretaría de Tránsito de Bogotá, de los cuales tres son promovidos por funcionarios que actualmente se encuentran prestando servicios en el FONDATT en liquidación y tres son promovidos por funcionarios que ocupaban cargos en provisionalidad y fueron desvinculados. Procesos que fueron radicados ante los jueces laborales del Circuito de Bogotá y ante los jueces administrativos de Bogotá.

2.2.2.3. Articulación Secretaría Distrital de Movilidad Y Fondatt

El artículo 31 del Acuerdo 257 de 2006 ordenó la liquidación del FONDATT y determinó un plazo de dos años para llevar a cabo la liquidación.

Al FONDATT le corresponde, entre otras funciones, impulsar las actuaciones administrativas sancionatorias en curso referente a los procesos hasta el 31 de diciembre de 2006 y las actuaciones de cobro coactivo de los créditos a favor del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT y/o STT. Para facilitar la transición, fue necesaria la suspensión de términos en los procesos que se venían adelantando en las extintas inspecciones de tránsito, por el mes de enero de 2007 y reanudados a partir del 1º de febrero de 2007.

Además el FONDATT debe garantizar que los bienes, activos y derechos que dicha entidad destinaba a la prestación de los servicios públicos de tránsito y

transporte continúen afectos para tal fin y así mismo subrogar en la Secretaría de Movilidad los contratos y convenios en ejecución suscritos para el cumplimiento de su objeto.

Dada la necesidad de un trabajo coordinado entre el FONDATT y la Secretaría Distrital de Movilidad fue necesario desde el primer momento contar con instrumentos legales que permitieran formalizar diferentes gestiones administrativas con el fin de garantizar la continuidad en la prestación ininterrumpida de los servicios de movilidad de conformidad con las normas, destacándose la suscripción de los siguientes documentos:

- Acta de subrogación de Obligaciones.

De conformidad con la normatividad, en la Secretaría de Movilidad se subrogaron las obligaciones vigentes derivadas de contratos, convenios y demás acuerdos que hubiese suscrito en el pasado la Secretaría de Tránsito-Fondatt. En consecuencia, se suscribió el 22 de enero de 2007 un acta en la cual la Secretaría de Movilidad y el FONDATT formalizaron dicha subrogación y posteriormente, el día 30 de enero de 2007 mediante nota aclaratoria se dio alcance al procedimiento para recibir e incorporar dichos acuerdos vigentes, independiente de la fecha de suscripción de los mismos. Se realizó el inventario y recibo de aproximadamente 1.200 órdenes de servicio, órdenes de compra, contratos y convenios vigentes.

Dentro del proceso de subrogación, la Secretaría de Movilidad ha adelantado el estudio de los expedientes contractuales entregados físicamente por el FONDATT en liquidación para efectos de garantizar la continuidad de los servicios, la designación de supervisores e interventores que verifiquen la correcta ejecución contractual y el cumplimiento de las obligaciones de las partes y se ha avanzado en gran medida en la liquidación de contratos con y sin formalidades plenas.

Además, fue necesario depurar la información financiera y contable de cada uno de los contratos, con el fin de proceder a su pago a través de reservas y pasivos exigibles.

- Convenio Interadministrativo

El 30 de enero de 2007 fue suscrito el Convenio interadministrativo entre el Fondatt y la Secretaría Distrital de Movilidad, cuyo objeto es aunar esfuerzos humanos, técnicos, físicos, financieros y administrativos con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de tránsito y transporte dentro del marco de implementación de la reforma administrativa.

2.2.2.4. *Proceso de Provisión de la Planta de cargos de la Secretaría Distrital de Movilidad.*

**CUADRO No. 5
PLANTA DE CARGOS AUTORIZADA A LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

CARGO	CANTIDAD
Secretario de despacho	1
Asesor	8
Subsecretario de despacho	3
Jefe de Oficina asesora	2
Jefe de Oficina	3
Director Administrativo	1
Director Técnico	7
Subdirector Administrativo	1
Subdirector Financiero	1
Subdirector Técnico	3
Profesional Especializado	71
Profesional Universitario	127
Secretarías	5
Conductor	6
Auxiliar Administrativo	35
Técnicos	11
TOTAL	285

Fuente: Información Secretaría Distrital de Movilidad

Culminado el proceso de incorporación de funcionarios ya citado, la Secretaría de Movilidad adelantó las actividades tendientes a proveer los cargos autorizados para el desarrollo de los propósitos misionales y de fortalecimiento institucional propuestos con la reforma.

De acuerdo con lo anterior y con el fin de proveer los 163 cargos vacantes, siguiendo las normas de empleo público, la entidad procedió el día 15 de enero de 2007, a tramitar la autorización para los nombramientos respectivos ante la Comisión Nacional del Servicio Civil.

El día 14 de marzo de 2007, la Comisión Nacional de Servicio Civil autorizó, de conformidad con el artículo 1º del Decreto 3820 de 2005, por el cual se modifica el artículo 8 del Decreto 1227 de 2005, del procedimiento establecido en la circular No. 008 del 31 de octubre de 2005 que deja sin efecto la circular 003 de 200, el nombramiento provisional de 163 cargos.

Teniendo en cuenta lo anterior, a partir del día 22 de marzo de 2007 se inició el proceso de selección del mencionado personal, en los términos autorizados por la Comisión.

El proceso mencionado fue desarrollado directamente por la Secretaría Distrital de Movilidad de conformidad con los criterios y la aprobación otorgada por la Comisión. Fueron convocadas aproximadamente mil personas al proceso de selección realizado para la provisión de los cargos.

Los parámetros generales que se destacan del proceso y en virtud de los cuales fue otorgada la correspondiente autorización:

- Reclutamiento Hojas de Vida. Desde mediados del mes de enero de 2007, y un vez creada la nueva Secretaría de Movilidad, la administración de la entidad creó un Banco de Datos, con las hojas de vida en especial grupos de:
 - Contratistas
 - Servidores provisionales de la extinta Secretaría de Tránsito
 - Profesionales sector de Movilidad
 - Especialistas en temas de Movilidad
 - Referenciados otras entidades del Distrito
 - Excontratistas de entidades del Sector
- De las hojas de vida del banco de datos creado se efectuó una clasificación preliminar de todos los candidatos teniendo en cuenta las áreas de la entidad y los cargos requeridos. Una vez organizadas por áreas, se revisaron en forma preliminar las hojas de vida teniendo en cuenta el perfil y los requisitos exigidos por el Manual de Funciones para cada cargo, con el fin de asegurar que estrictamente cumplan con el mismo.
- Teniendo en cuenta los cargos vacantes se determinaron categorías genéricas, con el fin de formular una prueba escrita de conocimientos básicos en el área específica de conformidad con la especialidad de cada una de las Direcciones Técnicas de la Subsecretarías respectivas. Dichas pruebas contaron con componentes que además de permitir verificar los conocimientos básicos y competencias en cada una de las áreas ya señaladas, pudieran evaluar globalmente los cometidos y objetivos que se determinaron para cada una de las Subsecretarías.
- Superada la realización de la prueba mencionada, los candidatos fueron citados a una entrevista con el Director o Directores del área, que permitiera corroborar algunos aspectos, de conformidad con algunos criterios de entrevista. Las personas superaron esta etapa del proceso hasta este punto fueron citados a una entrevista personal con los Subsecretarios respectivos.
- Para el caso de los auxiliares administrativos (planta global) se efectuó una prueba genérica de conformidad con el perfil y requisitos exigidos y una entrevista para verificar competencias básicas.

A partir de la conformación de la planta desde la Dirección Administrativa y Financiera- Subdirección Administrativa, se ha liderado el Plan de Capacitación, Bienestar e incentivos de conformidad con la situación particular de la entidad, teniendo en cuenta que la vinculación de los funcionarios fue a través de incorporación y la nueva vinculación a través del proceso ya descrito, lo cual exige mayor ajuste e implementación y esfuerzo por parte de la Administración.

Esta situación de provisión gradual de la planta, llevó a que durante los seis primeros meses del año la entidad contará tan sólo con el 30% del personal total para el desarrollo de sus actividades misionales y de apoyo.

En el marco de las directrices emitidas por la Procuraduría, Personería y Alcaldía Mayor, con ocasión de las próximas elecciones del 28 de octubre, hasta el día 26 de junio de 2007 se efectuaron los nombramientos de personal provisional, dejando provisto el 82% de la Planta Total de Cargos.

Es importante aclarar que se debe culminar la provisión de la totalidad de la planta, en los términos de las normas del empleo público y las directrices de la Comisión Nacional del Servicio Civil

2.2.2.5. Gestión Administrativa

A partir del 2 de enero de 2007, la Secretaría de Movilidad inició su funcionamiento de manera transitoria en la sede ubicada en la carrera 48C No. 63C-73 y continua hasta la fecha funcionando en este lugar.

Fue necesario adelantar un proceso de adecuación de esta sede que incluyó la instalación de acometidas eléctricas, construcción de senderos peatonales, adecuación de las oficinas, instalación del cableado de voz y datos, circuitos regulados y no regulados y el traslado de una UPS de mayor capacidad. Fue necesario actualizar los requerimientos eléctricos y ampliar la capacidad de la red y de los tableros eléctricos.

En la actualidad se trabaja al 100% de la capacidad eléctrica instalada, por consiguiente para llevar a cabo un aumento de la carga eléctrica se debería instalar una subestación. Sin embargo, teniendo en cuenta que se trata de una sede temporal no se consideró pertinente realizar la adquisición de una subestación. Por consiguiente, fue necesario adecuar dos sedes adicionales, una ubicada en Normandía (Carrera 70 No. 52-40) y la otra en Américas, ubicada en la Cra. 31 No. 23 A -68.

- Adecuación Sede Definitiva Secretaría de Movilidad

El 7 de noviembre de 2006, el entonces Fondo de Educación y Seguridad Vial-FONDATT – Secretaría de Tránsito y Transporte y la Empresa de Energía de Bogotá, suscribieron el convenio de promesa de compraventa, remodelación y adecuación del inmueble ubicado en la Calle 13 No. 37-35, con el fin de contar con una sede para la Secretaría de Movilidad que permitiera una mejor prestación del servicio al ciudadano y acceder a un área de trabajo de acuerdo con las necesidades de la ciudad, tal y como consta en los estudios previos de octubre de 2006. En desarrollo de dicho convenio, el 21 de diciembre de 2006 se suscribió la compraventa del mencionado inmueble entre el FONDATT y la EEB.

El 4 de junio de 2007 se efectuó la Modificación N° 01 al Convenio 046 celebrado con la EEB, en la cláusula novena, en el sentido de adicionar el plazo allí previsto por el término de un año, con el fin de llevar a cabo la adecuación física del citado inmueble.

De otra parte, mediante el Acuerdo 283 de 2007 y Decreto de liquidación 255 del 21 de junio de 2007, fue aprobada una adición al Presupuesto de Gastos e Inversiones de la Secretaría Distrital de Movilidad por valor de \$26.208.069.216.55, en la cual se apropiaron \$9.600.000.000, al proyecto de inversión 6094-Fortalecimiento Institucional, destinados a la adecuación del edificio de la Calle 13 con Carrera 37.

2.2.3. Plan de Movilidad

El Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Distrito Capital, fue adoptado mediante Decreto 319 del 15 de agosto 2006, que incluye el ordenamiento de estacionamientos...”, y establece programas, proyectos y metas, a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte a 20 años. El PMM da respuesta a las necesidades de movilidad y al uso racional y eficiente de los 15.348 kilómetros carril que componen la malla vial de Bogotá.

El Plan Maestro tiene por **objeto** concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes **objetivos específicos**:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.
6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad, expone como principales iniciativas del Plan Maestro de Movilidad:

- Articulación del Sistema Integrado de Transporte conformado por el transporte colectivo y masivo en una sola estructura física, operacional y tarifaria. La ciudad ya inició los estudios técnicos y adelantará los procesos de selección

necesarios para poner en marcha la integración del actual sistema de transporte masivo, a partir de agosto de 2007.

- Establecimiento de corredores viales para la operación de rutas de alta capacidad, media capacidad y complementarias de baja capacidad interna y externa. Estas rutas se adjudicarán vía licitación, tendrán características comunes de tecnología vehicular, estarán sujetas al diseño operacional de la red de rutas, incluyendo la definición de la ubicación de estaciones y terminales simples y de integración.
- Conformación de zonas y corredores de actividad logística para mejorar la movilidad y productividad en Bogotá y la Región. Los vehículos de carga provenientes de otras ciudades, durante las 24 horas del día y los 7 días a la semana, dispondrán de corredores viales específicos para tener acceso a sus lugares de origen y destino y al interior de la Ciudad.
- Implementación de una primera fase de cinco grandes redes peatonales en: Calle 53 entre carreras 30 y 7, Calle 45 entre las Universidades Nacional y Javeriana, Sector del Parque Simón Bolívar, Avenida I de Mayo de la carrera 59 a la Avenida Boyacá y Parque de la 93. El Plan busca implementar redes peatonales en toda la ciudad y fortalecer las ciclorrutas en procura de mejorar la calidad de vida en Bogotá.
- Construcción de intercambiadores modales que permitan a los habitantes de Bogotá y la Región llegar a sus lugares de destino complementando su viaje con diferentes modos de transporte como la bicicleta, TransMilenio, vehículo particular, taxi, bus, o sencillamente caminando.
- Consolidación de una red de estacionamientos, en vía y fuera de vía. Se priorizarán los estacionamientos aledaños a las zonas de prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte con un esquema tarifario que motive a los conductores a estacionar el vehículo y utilizar el transporte público. La organización de estacionamientos incluye la zona de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas, zonas de cargue y descargue y zonas para las categorías restantes de usuarios.
- Creación del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano Regional 'SI MUR' que facilite la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (infraestructura, vehículos, empresas) en un Centro de Control de tráfico, a la altura de las grandes ciudades del mundo.

2.2.4. Pacto por la Movilidad

El 17 de enero de 2007, se firma el Pacto por la Movilidad, en el que participan Secretaría Distrital de Movilidad, la Alcaldía Mayor, y los gremios: FENALCO Bogotá, Asopartes, Andi Bogotá, la Cámara de Comercio de Bogotá, Incolmotos Yamaha y Colfecar.

Según la Secretaría Distrital de Movilidad, el pacto está orientado a propiciar el compromiso de la Alcaldía Mayor de Bogotá y de los gremios de la ciudad a mejorar las condiciones de movilidad.

El pacto propone el desarrollo de actividades en seis aspectos, los cuales se resumen a continuación:

1. *Comité Técnico*: La creación de una instancia de análisis técnico con el fin de conocer el avance en la implementación del Plan Maestro de Movilidad en los Subsistemas vial y vial peatonal, de transporte motorizado, el ordenamiento logístico de mercancías y de carga, los intercambiadores y los estacionamientos y los aspectos relacionados con la seguridad y la regulación y control del tránsito.
2. *Campaña de uso racional del carro particular*, que contiene: Uso compartido o cupo completo, viajes cortos a pie y vehículo en buen estado.
3. *Prevención y seguridad vial para los motociclistas*, con el concurso de los gremios realizar jornadas de prevención a los diferentes usuarios enfocados hacia las normas de conducción de motocicletas, hacer revisión técnico mecánica periódica y las acciones de prevención de accidentes.
4. *Monitoreo de Corredores*: Con la participación de los diferentes afiliados a los gremios crear un mecanismo de monitoreo de las condiciones de movilidad de los principales corredores viales, con el fin de advertir sobre los obstáculos a la movilidad y al mismo tiempo de proponer estrategias de corto y mediano plazo para su implementación con el fin de mejorar los indicadores de velocidad.
5. *Organización conjunta del día sin carro*: Se ha institucionalizado el primer jueves del mes de febrero de cada año como el día sin carro, con el fin de incentivar a la ciudadanía el uso de otros medios de transporte, en procura del mejorar la calidad ambiental del aire.
6. *Seguimiento*: Es la evaluación periódica de los planes y programas incluidos en este Pacto donde la Secretaría Técnica y los representantes de los gremios revisarán las actividades desarrolladas y los alcances logrados, así como las medidas complementarias que se deben adoptar para el cumplimiento de los objetivos.
7. *Comité Técnico*: Que contará con la participación de los miembros del pacto y el apoyo de las dependencias técnicas de las entidades públicas y privadas, con el fin de conocer el avance en la implementación del Plan Maestro de Movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad y los gremios se comprometen entre otros aspectos a:

2.2.4.1. Secretaría de Movilidad:

- Acordar los indicadores de seguimiento con los miembros del pacto para la evaluación periódica.
- Diseñar el modelo de monitoreo de corredores sobre sus condiciones de movilidad, señalando el mecanismo de reporte de la información, los criterios de intervención y las acciones y tiempos de respuesta.
- Actuar como canal de comunicación con las demás entidades del sector, para efectos de información sobre proyectos y acciones en el marco de la movilidad.
- Coordinar la realización del Comité para el análisis y conocimiento del desarrollo de los contenidos del Plan Maestro de Movilidad y generar los espacios de interacción con otras instancias técnicas públicas y privadas con interés en la movilidad de la ciudad.
- Garantizar la ejecución de las actividades que se deriven de este pacto, como cabeza del sector de movilidad, con la participación de sus entidades adscritas y vinculadas.

2.2.4.2. Federación Nacional de Comerciantes FENALCO.

- Participar en la mesa técnica de seguimiento y ejecución del Pacto por la Movilidad
- Apoyar con recurso humano o financieros el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico.
- Asignar, de acuerdo con la selección de corredores que elabore el Pacto, a las empresas afiliadas el seguimiento de las condiciones de movilidad y remitir oportunamente la información a la Secretaría Técnica.
- Disponer de recursos que permitan la producción, publicación y emisión de las piezas comunicativas y del plan de medios de la campaña de uso racional del vehículo.
- Promover la flexibilización de las jornadas laborales, así como las actividades de descargue nocturnas entre sus afiliadas.

2.2.4.3. Asociación Nacional de Empresarios de Colombia Seccional Bogotá - Cundinamarca- ANDI Bogotá.

- Apoyar con recursos humanos o financieros el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico.

- Asignar, de acuerdo con la selección de corredores que elabore el Pacto, a las empresas afiliadas el seguimiento de las condiciones de movilidad y remitir oportunamente la información a la Secretaría Técnica.
- Vincular al sector de ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos a la campaña de uso racional del vehículo, con el compromiso de incluir las piezas comunicativas en la publicidad prevista por estas empresas para el año 2007.
- Garantizar que el sector de ensambladores, importadores y distribuidores de vehículos el ofrecimiento de incentivos atractivos a los usuarios que se acojan a los comportamientos de movilidad sostenible.

2.2.4.4. Cámara de Comercio de Bogotá

- Apoyar con recursos humanos o financieros el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico. Poner al servicio del Pacto los estudios y análisis de movilidad con los que cuenta la Dirección de Veedurías de la Cámara de Comercio de Bogotá.
- Disponer los programas que conjuntamente adelanta la Cámara de Comercio de Bogotá, con la Alcaldía con la Alcaldía Mayor de Bogotá, cuando sea pertinente, al servicio de las actividades que desarrollen en el marco del pacto.
- Asignar, de acuerdo con la selección de corredores que elabore el Pacto, a las empresas afiliadas el seguimiento de las condiciones de movilidad y remitir oportunamente la información a la Secretaría Técnica.
- Disponer de recursos que permitan la producción, publicación y emisión de las piezas comunicativas y del plan de medios de la campaña de uso racional del vehículo.

2.2.4.5. Asopartes

- Apoyar con recursos humanos o financieros el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico.
- Vincular al sector de autopartistas a la campaña de uso racional del vehículo, con el compromiso de incluir las piezas comunicativas en la publicidad prevista por estas empresas para el año 2007.
- Disponer de recursos que permitan la producción, publicación y emisión de las piezas comunicativas y del plan de medios de la campaña de uso racional del vehículo.
- Garantizar que los afiliados al gremio de autopartes ofrezcan incentivos atractivos a los usuarios que se acojan a los comportamientos de movilidad sostenible.

2.2.4.6. *Colfecar y Agremgas*

- Apoyar con recursos humanos o financieros el desarrollo de estudios específicos en el área relativa a carga que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico.
- Desarrollar actividades que permitan incorporar al sector de carga en la aplicación de buenas prácticas para el desarrollo de la actividad logística.
- Vincular a los conductores de vehículos de carga en el desarrollo de buenas prácticas durante sus actividades de distribución y traslado.
- Organizar conjuntamente con la administración distrital el estudio y seguimiento a la actividad de carga en la ciudad y en la región.

2.2.4.7. *Empresas ensambladoras, importadoras y distribuidoras de motos:*

- Apoyar con recursos humanos o financieros el desarrollo de estudios específicos que el Pacto considere relevante ejecutar en el marco del comité técnico.
- Desarrollar campañas orientadas a la prevención y la seguridad vial en el uso de la motocicleta, incluyendo las piezas comunicativas de dichas campañas en la publicidad previstas para el año 2007. Ofrecer incentivos atractivos a los usuarios para promover un uso seguro y eficiente de las motocicletas.
- Organizar conjuntamente con la administración distrital actividades y campañas de seguridad vial y revisión técnico mecánica para reducir los casos de accidentalidad y los niveles de contaminación.

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.

3.1. EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO

En desarrollo del proceso auditor, para la realización de la evaluación del sistema de control interno correspondiente a la Secretaría Distrital de Movilidad es conveniente considerar que dicha entidad, a la fecha de terminación de la vigencia objeto de auditoría, lleva un (1) año de funcionamiento en virtud de la aplicación del Acuerdo 257 de 2006 expedido por el Concejo de Bogotá y sus decretos reglamentarios en lo referente al Sector. Para identificar las deficiencias que se puedan presentar, se ha tomado como referencia el seguimiento realizado a los componentes de integralidad básicos de esta auditoría en articulación con los resultados de la misma.

Para efectos metodológicos se pretende, con base en el proceso auditor y sus resultados, establecer de manera cuantitativa lo observado en materia de principios, controles, identificación y mitigación de riesgos, procesos y procedimientos, compromisos, manejo de documentación, etc.

Es importante determinar que la Secretaría Distrital de Movilidad, durante la vigencia 2007, asumió los roles que se encontraban en cabeza de la suprimida Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial - Fondatt (Hoy En Liquidación), sin que mediara un adecuado proceso de empalme producto de una apropiada planeación, generándose improvisación y dificultad en el manejo y suministro de información.

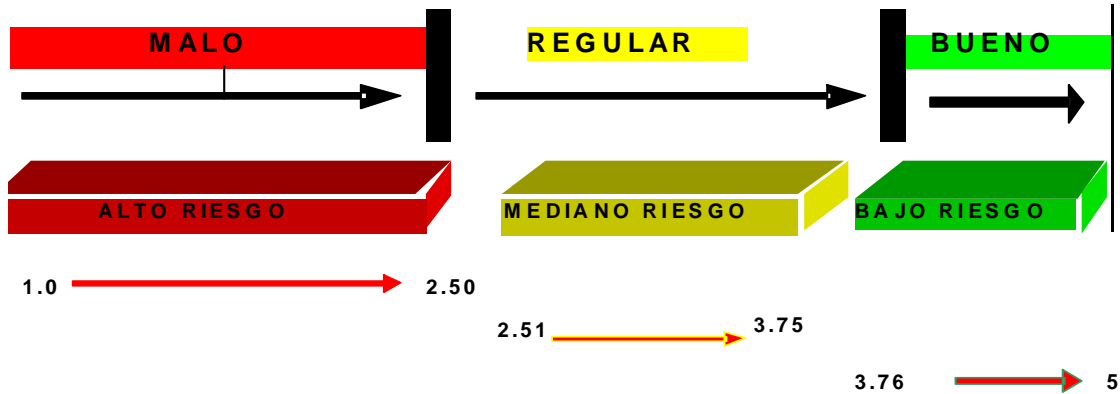
Preocupa a este Ente de Control el hecho que originó Abstención de Opinión acerca de la razonabilidad de los Estados Contables, de la Secretaría Distrital de Movilidad, debido a que en el momento de realizar el proceso auditor se determinó que no se había procesado la información contable de la vigencia 2007 y por consiguiente la inexistencia de Libros Contables. Al tener como base información que carece de confiabilidad se desvirtúan los Objetivos de la Información Contable en cuanto a la utilidad de sus estados, informes y reportes e imposibilita la adecuada toma de decisiones tendientes a optimizar la eficiente gestión de los recursos y el mantenimiento del patrimonio público.

En los diferentes componentes de integralidad de la auditoría, se identifican deficiencias de carácter general que afectan el correcto funcionamiento del Sistema de Control Interno y a continuación se relacionan:

- Existencia de manuales que se encuentran disponibles para consulta en cualquier momento, pero de los cuales no se hace la debida aplicación.

- No se evidencia cultura del diálogo entre jefes y funcionarios, cada uno se preocupa de realizar sus propias tareas y no existe socialización de actividades.
- En lo referente a identificación y mitigación de riesgos se observa su deficiencia dado que no se tiene en cuenta el riesgo a futuro cuando se realizan actividades de planeación.
- Los objetivos misionales son entregados a terceros sin el debido control y supervisión por parte de la entidad, generando dificultades a la ciudadanía que accede a los diferentes servicios a cargo de la autoridad de tránsito y evidenciando ineficiencia en la planeación estratégica.
- En el manejo del archivo de contratos, se evidencia que no se encuentra la totalidad de documentos correspondientes al mismo, sino que hay que ubicarlos en la diferentes áreas: Legal, Financiera, Planeación, etc.
- Se detectaron falencias que determinaron un diagnóstico deficiente en el tratamiento que durante la vigencia 2007 le dieron a la actividad administrativa de registros referentes al presupuesto. Es el caso del archivo general de los diferentes actos administrativos expedidos desde el Despacho del Secretario, en los cuales presentan vacíos que impiden hallar la totalidad de los actos expedidos y numeración diferente a una misma resolución de modificación del presupuesto.
- Se determinó un alto grado de improvisación en la fecha de expedición y en los valores de algunos actos administrativos de modificación del presupuesto, presionados por la premura de celebración de compromisos, concordantes con insuficiencia en los saldos de las partidas presupuestales correspondientes a afectar.

Una vez realizada la valoración por fases y componentes del Sistema de Control Interno, con base en lo observado en desarrollo del proceso auditor y los resultados propios de la auditoría, se establece una calificación de 2.39 que permite identificarlo como Malo que genera alto riesgo, de conformidad con el gráfico a continuación presentado:



3.2. EVALUACION PLAN DE DESARROLLO-BALANCE SOCIAL

3.2.1. Plan de Desarrollo.

3.2.1.1. Proyecto 339 "Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad con visión regional"

Antes de la identificación del problema de Movilidad y su justificación, no existía un plan que le diera un tratamiento sistémico al problema, por ello se creó el Plan Maestro de Movilidad, a partir del cual se orienta de manera efectiva la formulación de políticas y estrategias de coordinación a nivel institucional, que a la vez facilita y promueve la integración estructural del transporte en Bogotá. Para su ejecución además se ha tomado en cuenta el Plan de Ordenamiento Territorial en el cual se plantea que la movilidad está compuesta por subsistemas, distribuidos de la siguiente manera: vial, transporte, regulación y control del tráfico y el vial peatonal. En este sentido el PMM se adoptó de acuerdo con el Decreto 319 del 15 de Agosto de 2006, estructurando proyectos a corto plazo entre los cuales se encuentran:

- Avanzar en el ordenamiento de la movilidad urbano regional
- Proyectos de redes peatonales y de ciclorrutas
- Operación y diseño del sistema integrado de transporte público
- Integración del transporte colectivo actual
- Jerarquización del transporte público y de los corredores de carga
- Política para el ordenamiento logístico a nivel urbano regional y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad
- Estructuración de los complejos de integración modal
- Política de ordenamiento de estacionamientos
- Implementación de un sistema permanente de difusión masiva

- Proyectos para mejorar las condiciones de movilidad asegurando seguridad vial en los desplazamientos
- Diseño e implementación de un Sistema Inteligente de Transporte “SIT”
- Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación

La creación de la Secretaría de la Movilidad tiene un propósito fundamental que es dirigir la movilidad en su conjunto, trascendiendo la labor estrictamente operativa del tránsito que desarrollaba la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte, y para ello cuenta con profesionales y personal directivo con conocimiento y experiencia en la dependencia a su cargo. Además desde su despacho se lideran otros temas como la Fase III del sistema Transmilenio y las principales líneas de política que desde los planteamientos del POT que impactan el PMM hacia la construcción del modelo de ciudad, requieren que su impacto pueda ser medible en términos de movilidad e intensidad de usos del suelo:

- Estructurar el ordenamiento urbano regional
- Red de ciudades
- Articular e integrar los distintos modelos de transporte
- Contener la conurbación con los municipios
- Mejorar conectividad entre el centro y las centralidades
- Organizar el transporte urbano tradicional

Dentro del PMM se contempla una importante tarea como es la reorganización del transporte público en la ciudad de Bogotá que tiene problemas de operación y organización del transporte público urbano que afectan directamente la calidad del servicio de los usuarios. No es desconocido que la sobreoferta de buses y taxis es considerable. Adicional a esto, opera un número de vehículos ilegales que conllevan a una competencia desleal entre los vehículos registrados ante la Secretaría.

Esta situación creó la necesidad de realizar un estudio que entregó una serie de recomendaciones para mejorar la calidad del transporte y por ende la movilidad. Entre otros datos obtenidos de este estudio se determinó que la sobreoferta que presenta el servicio público de la ciudad es cercana al 56%, transportando cerca de 500.000 usuarios. Dentro del proceso de reorganización del transporte público, se atribuye alguna parte de la reducción de vehículos circulantes a la chatarrización desde la puesta en marcha del Sistema Transmilenio, que según una evaluación económica, la sociedad en general se ha visto muy beneficiada por los ahorros de tiempo, reducción de accidentalidad, reducción de factores contaminantes, entre otros.

El Plan Maestro de Movilidad tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con movilidad del Distrito y establecer normas generales que permitan alcanzar los ideales que generan mejoras mediante 14 objetivos específicos:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá - Cundinamarca.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
3. Contribuir al crecimiento inteligente, considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte, de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta)
5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control de tráfico con tecnologías apropiadas.
6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros, con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad – región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales, así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad ecoeficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

De todas las anteriores metas a obtener mediante la ejecución del proyecto, no se ejecutó nada de lo previsto, entre lo que se contemplaba, la realización de estudios en cumplimiento al Plan Maestro de Movilidad enfocados a:

1. Agenda Local de Movilidad
2. Agenda Regional de Movilidad
3. SIMUR
4. Redes Peatonales
5. Investigaciones de Seguridad Vial

Otro proceso que se encuentra dentro del proyecto 339, y que de igual manera no se ejecutó, es la certificación de educación básica primaria a 1.000 conductores y la capacitación y certificación en educación básica secundaria de 1.500 conductores.

La realización de campañas para la divulgación y conocimiento del Plan Maestro de Movilidad, tampoco se ejecutó.

De acuerdo con lo anterior, podemos determinar que es completamente deficiente la ejecución del proyecto, aun cuando existía un presupuesto asignado de \$5.409.53 Millones. Para la vigencia 2008 se realizó un aumento del 170.37% para la ejecución del mismo, ya que se tienen programadas acciones que se establecen de la siguiente manera:

- Esta administración deja definida la estrategia técnica, financiera y legal para la implementación de la fase I de los intercambiadores modales de pasajeros en Bogotá, propuestos en el PMM.

Para tal efecto, se establecen los intercambiadores que harán parte de esa primera fase y se entrega la reglamentación necesaria para iniciar el proceso de diseño y construcción

- Se adelanta la definición de la estrategia técnica, legal y financiera para la implementación de la red de estacionamientos en vía y fuera de vía como un instrumento para la administración de la demanda de transporte - Fase 1 del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos. Se entrega la normatividad que servirá de base para la ejecución del proyecto.
- Para organizar el transporte de carga y lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura para reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional, se adelanta el diseño y estructuración técnica, legal y financiera de la primera fase de un sistema de centros de actividad logística.

Dichos planteamientos establecidos para ser llevados a cabo durante el año 2008 se realizaron en el 2007 y en ellos se ejecutaron \$4.427. Millones, es decir el 81.84% del total asignado.

3.2.1.2. Proyecto 7254 - "Expansión y mantenimiento del Sistema Integral de Control De Tránsito"

La Secretaría de Movilidad a través del jefe de despacho maneja todos los asuntos propios de seguimiento a temas específicos; en este caso específicamente lo hace con este proyecto a cargo del Subsecretario de Servicios de la Movilidad, el cual está justificado con el objetivo de "desarrollar un entorno ambiental y socialmente sostenible, equilibrado en la distribución de la infraestructura, los equipamientos y las actividades, competitivo en la producción e integrado en su territorio, que contribuya al crecimiento económico, la equidad y la inclusión social". Además según el POT (Plan de Ordenamiento Territorial), se orienta a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico para garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos.

En cuanto a la señalización la SDM ejecuta acciones que buscan obtener una señalización adecuada para fortalecer el control del tránsito en Bogotá; entre las actividades que se pueden destacar de la señalización esta la expansión de la misma y diseño, suministro e instalación de señales verticales de tipo reglamentario, informativo y preventivo, a su vez las señales de tipo horizontal en zonas escolares y pasos peatonales, con las cuales se espera avanzar en el cubrimiento del déficit de señalización que tiene la ciudad. Específicamente en cuanto a la señalización vertical se requiere el retiro de señales obsoletas, instalación de nuevas señales en sitios que lo requieren por las condiciones del tránsito y reubicación de señales que no resultan funcionales, en este momento la necesidad es de 40.000 señales. En cuanto a las ciclorrutas se puede decir que está señalizada el total de la red, pero para su actualización serían necesarias 650 señales. Las señales informativas elevadas especialmente sobre la malla vial arterial son necesarias para cubrir necesidades identificadas.

La señalización horizontal en las ciclorrutas está demarcada en su totalidad pero se hace necesaria la redemarcación de las mismas y la expansión que se presente; se estima que se requieren 700 Km. lineales de pintura acrílica.

En las zonas escolares es necesario demarcar 3.382 zonas escolares distribuidas en 4.000 centros educativos. En los pasos peatonales existen 1.025 intersecciones semaforizadas las cuales requieren señalización horizontal acorde para garantizar su funcionalidad, además de agregar que son necesarios 703

pasos peatonales para mantener y optimizar los existentes; agregado a estas actividades principales se debe realizar mantenimiento a los existentes para garantizar la sostenibilidad de los mismos. Adicional a lo anterior, se deben tener en cuenta otros dispositivos como señales de guía que canalizan y regulan las diferentes situaciones de movilidad en la ciudad.

Para el tema del sistema semafórico se requiere la modernización, ya que su tecnología es obsoleta y maneja protocolos de comunicación cerrados, además tiene una capacidad limitada que genera costos de mantenimiento muy altos ya que debe contratar un proveedor exclusivo del sistema y no existen mecanismos de respuesta automática ante eventos de emergencia, entre otras dificultades. Por lo anterior se deben realizar cambios de centrales, reposición de equipos de control local y la apertura del protocolo de comunicación, aclarando que queda pendiente la modernización de las demás redes de control y los equipos de control local, que quedan programados dentro del presupuesto para la vigencia 2008.

De otro lado, se encuentra la necesidad de semaforizar aquellas intersecciones viales que se presenten por la inauguración de nuevas redes viales y todos aquellos que un previo estudio considere viables.

Dentro de este proyecto se contempla también la red de estacionamientos públicos, los cuales deben ajustarse a las especificaciones dentro de lo que permite la ley según lo establecido en el artículo 139 del Decreto 1344 de 1970 y el artículo 75 de la Ley 769 de 2002. Además se debe tener en cuenta que es de carácter obligatorio la señalización de las zonas de prohibición de acuerdo con el artículo 112 de la Ley 769 de 2002. Cabe anotar la importancia de la recuperación de bahías de parqueo que se encuentran como espacio público; para llevar a cabo dicho fin deben realizarse previos estudios y proyectos complementarios enmarcados en el Plan Maestro de Movilidad que son de carácter técnico y generan aportes importantes a la Movilidad de la ciudad brindando información estadística que permite monitorear perímetros que requieren el planteamiento de alternativas que conducen al mejoramiento. La información que se obtiene debe generar estrategias que permiten mantener un monitoreo sobre los principales indicadores de la movilidad y diagnóstico operacional de los corredores viales. A nivel de sectores locales sirven para intervenir en la mejora de los tiempos de desplazamiento, la organización del tránsito y la integración eficiente de peatones, ciclistas y conductores.

La justificación técnica del proyecto se enfoca al mejoramiento y aplicación de todo lo anteriormente descrito, generando beneficios tangibles que aporten una mejora a la movilidad y por ende al aspecto ambiental que por obvias razones se traduce en el mejoramiento de la calidad atmosférica de la ciudad y en consecuencia una mayor calidad de vida de los ciudadanos.

Después de la descripción del proyecto y la evaluación de la ejecución del mismo se pudo establecer que de acuerdo con las actividades programadas para dicho proyecto, este es el resumen de sus resultados:

**CUADRO No.6
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 7254**

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Instalar en la malla vial señales verticales de tránsito y garantizar el mantenimiento de las señales existentes	4500 señales	2929 señales	65,09%
Demarcar carriles en las vías de la ciudad (unidad de medida en kilómetros)	250 km	271,42 km	108,57%
Demarcar con dispositivos de control de velocidad (zonas escolares, demarcaciones de intersecciones, cruces peatonales, bandas estoperoles) (unidad de medida en zonas)	500 zonas	205 zonas	41,00%
Instalar señales verticales informativas elevadas en la malla vial de la ciudad	20 señales	19 señales	95,00%
Garantizar la operación del sistema de semaforización electrónica en Bogotá.	99%	98,87%	99,87%
Instalar nuevas intersecciones semaforizadas para la expansión de la misma	19 intersecciones	18 intersecciones	94,74%
Definir en áreas urbanizadas del Distrito Capital cupos potenciales de estacionamiento en la vía	8742 cupos	5772 cupos	66,03%
Evaluar zonas con problemas de movilidad para implementar medidas de gestión de tránsito	7 zonas	6 zonas	85,71%
Evaluar corredores de la malla vial principal para recomendar medidas de mejoramiento del tránsito y adecuaciones geométricas	2 corredores	2 corredores	100,00%
Actualizar y modernizar las centrales de control del sistema de semaforización electrónica de Bogotá	33	0	0,00%

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Diseñar el sistema integrado de transporte público	50%	50%	100,00%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

De acuerdo con lo anterior, se puede determinar que la demarcación de las zonas con dispositivos de control de velocidad (zonas escolares, demarcaciones de intersecciones, cruces peatonales, bandas estoperoles), está en proceso atrasado de acuerdo con las metas programadas para 2007, que además requiere de atención por parte de la SDM por tratar de zonas de alta influencia peatonal sobretodo en las zonas escolares y cruces peatonales.

La actualización y modernización de las centrales de control del sistema de semaforización electrónica en Bogota no se ha ejecutado de ninguna manera, lo que genera un riesgo para el sistema electrónico de semáforos en un determinado momento de descontrol por la obsolescencia de equipos que deben ser modernizados.

De acuerdo con la información rendida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en especial por parte de la oficina asesora de Planeación se evidencia que existe un error en el porcentaje de ejecución del proceso “ garantizar la operación del sistema de semaforización electrónica de Bogota D.C “, ya que la meta programada para la vigencia 2007 era 99%, de lo cual se ejecutó el 98.87%, por ende el porcentaje de ejecución debería ser 99.87%, pero según SDM es tan solo 1%, y de acuerdo con el análisis realizado dentro del proceso auditor se determinó que era tal cual aparece anteriormente descrito en el cuadro de resultados.

Durante el proceso de ejecución del proyecto se suspendieron dos actividades, “Demarcar 346.11 Kilómetros De Corredores De La Malla Vial De La Ciudad” y “Demarcar 871 Zonas Escolares En La Malla Vial de la Ciudad”, para las cuales existían metas programadas de 30 Km. y 17 zonas, respectivamente, y se llevaron a cabo de forma total.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en la gestión y desarrollo del proyecto 7254 tomando en cuenta su asignación presupuestal la cual fue para la vigencia 2007 de \$29.930.048.171=, y de la cual se ejecutó el 93.39%, es decir, \$ 27.953.000.000=; se determina que fue buena de acuerdo con el cumplimiento de las metas programadas y en contraste con lo rendido en el SIVICOF y el SEGPLAN y lo ejecutado. En vísperas de que el cumplimiento de los procesos sea total para la vigencia 2008, se presenta una mayor asignación de presupuesto al aumentar en un 98.03%.

3.2.1.3. Proyecto 1165 - "Promoción de la Movilidad Segura y Prevención de la Accidentalidad Vial"

El objetivo fundamental de este proyecto es aportar elementos para generar una cultura vial basada en la formación ciudadana, que favorezca el cumplimiento de las normas de tránsito a través del aumento de la capacidad de percepción del riesgo y del desarrollo de una movilidad mixta, enmarcada en la corresponsabilidad y la convivencia en la movilidad urbana.

A continuación se realiza una descripción de los procesos incluidos dentro de este proyecto y su nivel de ejecución, en contraste con lo rendido a través de SIVICOF y SEGPLAN:

CUADRO No.7
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 1165

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Informar a los ciudadanos adultos en normas de tránsito y seguridad vial, mediante la feria de atención al ciudadano y estrategias de comunicación.	71.560 adultos	69.589 adultos	97,25%
Formar ciudadanos adultos en normas de tránsito y seguridad vial, en empresas, escolares y comunitaria	67.481 adultos	96.133 adultos	142,46%
Informar a niños a través de la feria del servicio al ciudadano, estrategia maloka, museo de los niños, jornadas lúdicas y en parques infantiles de tránsito, sobre el funcionamiento del tránsito en la ciudad.	22.418 niños	8.516 niños	37,99%
Formar niños en normas de tránsito y seguridad vial, de empresas, escolares y comunitaria en parques itinerantes.	49.830 niños	89.045 niños	178,70%

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Instalar y reforzar patrullas escolares en los principales puntos críticos de la ciudad, donde se encuentran ubicadas instituciones educativas.	126 patrullas	140 patrullas	111,11%
Realizar estrategias de divulgación pedagógica dirigidas a los diferentes usuarios de la vía, que promuevan y divulguen la seguridad vial y el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito.	5 estrategias	1 estrategia	20,00%
Realizar mediciones sobre seguridad vial y comportamiento ciudadano, a través del Observatorio de Movilidad Urbana.	16 mediciones	16 mediciones	100,00%
Instalar comités de seguridad vial en las localidades, empresas e instituciones educativas.	20 comités	20 comités	100,00%
Revisar vehículos de transporte escolar para verificar sus condiciones de operación.	3.000 vehículos	4.259 vehículos	141,97%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

De acuerdo con el resumen anterior se puede establecer que aunque cinco de los nueve procesos están sobreejecutados, existen otros para los cuales según la información rendida a través de SIVICOF no se completó la meta, por ejemplo en el caso de “realizar mediciones sobre seguridad vial y comportamiento del ciudadano, a través del Observatorio de Movilidad Urbana”, en donde se planteó la realización de dos mediciones y no se llevaron a cabo, pero según lo rendido a SEGPLAN, se plantearon 16 mediciones de las cuales se cumplieron la totalidad de ellas.

Se dejó como referencia la información rendida a través de SEGPLAN, tal y como aparece en el cuadro anterior en donde se muestran las actividades y el nivel de ejecución; otra observación es en cuanto a lo que sucede con la actividad “Instalar comités de seguridad vial en las localidades, empresas e instituciones educativas”, en donde según la información consignada en SIVICOF, se planeó la instalación de 4 comités y se ejecutaron 20, por lo tanto se excedió dicho plan, pero según la información consignada en el SEGPLAN se programaron 20 y se ejecutaron 20

comités lo que quiere decir que se cumplió con la actividad de manera satisfactoria, para tal conclusión se tomó en cuenta la información consignada en SEGPLAN, tal y como aparece en el cuadro anterior.

En el proceso que consiste en “realizar estrategias de divulgación pedagógica dirigidas a los diferentes usuarios de la vía, que promuevan y divulguen la seguridad vial y el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito”, de igual manera se habían programado tan solo 5 estrategias de las cuales solo se realizó una por lo cual su ejecución fue deficiente, y de el proceso que consiste en “informar a los niños a través de la feria de servicio al ciudadano, estrategia maloka, museo de los niños,, jornadas lúdicas y en parques infantiles de tránsito, sobre el funcionamiento del tránsito en la ciudad”, se puede decir que su ejecución fue tan solo del 38%, el otro proceso que no fue ejecutado en su totalidad, logró un 97% de la meta programada, por lo que se considera aceptable.

Sin embargo se espera que para la siguiente vigencia se logre una mayor ejecución teniendo en cuenta que para la siguiente vigencia hay un presupuesto asignado de \$3.660. Millones, mientras que en el año 2007 la asignación presupuestal fue de \$3.561.16 Millones, de lo cual se ejecuto el 44.22%, es decir el \$1.575. Millones, agregando que el presupuesto debe ser distribuido conforme se programó de acuerdo a las metas para que no se sobreejecuten en una proporción mayor algunos procesos con respecto a otros.

3.2.1.4. Proyecto 7253 - “Generar Movilidad con Seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito”

El objetivo de este proyecto consiste en mejorar las condiciones de movilidad, seguridad y accesibilidad en las localidades, generando un entorno apropiado para solucionar los problemas que son competencia de la STT, a través del fortalecimiento de los Centros Locales de Movilidad.

De acuerdo con la información rendida por la SDM, en el SIVICOF, y el SEGPLAN, los resultados fueron los siguientes:

CUADRO No.8
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 7253

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Realizar operativos para la difusión masiva de normas de tránsito, en temas de transporte público, contaminación ambiental, ocupación indebida del espacio público y seguridad para peatones y ciclistas.	9.125 operativos	12.124 operativos	132,87%
Atender ciudadanos en las ferias de servicios al ciudadano, centros locales de movilidad, concejos locales, encuentros locales.	31.000 ciudadanos	46.190 ciudadanos	149,00%
Realizar encuentros de movilidad en las localidades.	90 encuentros	120 encuentros	133,33%
Realizar diagnósticos participativos con la comunidad de las diferentes localidades.	37 diagnósticos	37 diagnósticos	100,00%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

De lo anterior podemos concluir que los procesos incluidos en el proyecto se llevaron a cabo tal y como estaban programados a excepción de “Realizar diagnósticos participativos con la comunidad de las diferentes localidades”, para cual la SDM muestra que se encontraban programados 5 diagnósticos, pero en la confrontación con el SEGPLAN, estaban programados 37, los cuales se realizaron en su totalidad.

Estas actividades se llevaron a cabo con un presupuesto de \$1.465. Millones de los \$1.700. Millones asignados, y para la siguiente vigencia presentó un aumento del 4.52%.

3.2.1.5 Proyecto 6094“Fortalecimiento Institucional”

El objetivo de este proyecto es adecuar las instalaciones de la STT para fortalecer la gestión institucional, además de salvaguardar la memoria histórica institucional, con el fin de prestar un mejor servicio al ciudadano.

En este proyecto tan solo se esta manejando el siguiente proceso:

CUADRO No.9
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 6094

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Adecuar las instalaciones locativas tanto físicas como inmobiliarias de la entidad.	50%	50%	100%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

De acuerdo con la comparación hecha entre la herramienta SEGPLAN y la rendición de la cuenta hecha por la SDM, a través de SIVICOF, se pudo establecer que la actividad planteada para llevar a cabo durante el 2007 se cumplió de manera satisfactoria, las otras cinco actividades del proyecto se encuentran suspendidas.

Para la vigencia 2007 se asignó un presupuesto a este proyecto de \$11.636. Millones, de los cuales se ejecutaron \$11.490. Millones, es decir el 98.74%.

3.2.1.6. Proyecto 348 “Integración de Tecnologías de Información y Fortalecimiento de Servicios Concesionados”

Este proyecto se enfoca básicamente a garantizar una adecuada infraestructura tecnológica, 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.

Después de la revisión del contenido del proyecto, los tres procesos evaluados fueron, los siguientes:

CUADRO No.10
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 348

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Mejorar y mantener la infraestructura tecnológica para la sostenibilidad, crecimiento y mantenimiento de red lógica, eléctrica, activos de red, servidores, canales y demás elementos de la infraestructura tecnológica de la entidad.	1 red de infraestructura tecnológica	1 red de infraestructura tecnológica	100%

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Mantener la infraestructura del sistema contravencional.	100%	100%	100%
Mantener el sistema de interventorias a los servicios concesionados de la Entidad.	100%	100%	100%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

Los tres procesos descritos anteriormente fueron ejecutados totalmente con un presupuesto ejecutado de \$5.003. Millones en la vigencia del 2007, es decir, el 98.20%, del que había sido asignado, \$5.094. Millones, para el 2008 la asignación presupuestal aumentó en 2.73%. Se debe tener en cuenta que de las ocho actividades programadas, cinco fueron suspendidas.

3.2.1.7. Proyecto 6219 “Apoyo Institucional (Convenio Policía Nacional)”

Este proyecto gira en torno al mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad de los usuarios en las vías, y está fundamentado en cuatro actividades que se desarrollan con cuatro procesos, que han sido evaluados y han generado los siguientes resultados:

CUADRO No.11
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 6219

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Mantener el tiempo promedio de respuesta de la Policía de Tránsito, al inicio de atención de casos reportados.	13 minutos	10.27 minutos	126,58%
Realizar operativos de control al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.	12.096 operativos	14.469 operativos	119,62%
Revisar vehículos para controlar la emisión de gases.	130.000 vehículos	135.680 vehículos	104,37%
Capacitar Policías de Tránsito anualmente para prestar un mejor servicio a la comunidad.	600 Policías	600 Policías	100%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

Para la actividad “Mantener el tiempo promedio de respuesta de la Policía de Tránsito, al inicio de atención de casos reportados”, en el SEGPLAN aparece que el porcentaje ejecutado es del 79%, pero no es lógico si lo que se busca es reducir el tiempo promedio de respuesta de la Policía de Tránsito, y se pudo establecer un menor tiempo, entonces además de cumplir la meta que equivale al 100%, el tiempo se redujo en 26.58% con respecto a la meta fijada, tenemos que en total su ejecución fue de 126.58%.

Este proyecto llevó a cabo sus procesos sobreejecutando lo estimado y con un presupuesto de \$ 14.419. Millones, el 88.22% del total asignado que fue de \$16.343. Millones durante el 2007, para el año de 2008 éste aumentó en un 22.38%.

3.2.1.8. Proyecto 7132 “Sustentación de Procesos, Recaudo y Cobro de la Cartera de la STT”

Este proyecto tiene como objetivo sustanciar procesos y recaudo de la cartera morosa por concepto de multas y comparendos por infracciones a las normas de tránsito y transporte, a través del Cobro Coactivo y la descongestión de expedientes e investigaciones a empresas y conductores que infringen las normas de tránsito y transporte, los cuales están en trámite en las inspecciones de tránsito, segunda instancia o transporte público.

La meta programada para este proyecto se define de la siguiente manera:

**CUADRO No.12
COMPARATIVO VIGENCIA 2007 - METAS PROGRAMADAS FRENTE A EJECUCIÓN
PROYECTO 7132**

DESCRIPCION DEL PROCESO	METAS PROGRAMADAS 2007	EJECUCION 2007	PORCENTAJE EJECUTADO
Recuperar una parte de la cartera generada con corte a 31 de octubre de 2007, a través del cobro persuasivo y coactivo.	25%	39%	156,00%

Fuente: Cuenta Rendida vigencia 2007 y SEGPLAN – Seguimiento Equipo Auditor

Se concluye que la meta establecida para esta actividad para la vigencia 2007 fue muy baja y aunque se sobreejecutó en un 56%, puede ser mucho mayor.

Además se debe tener en cuenta que de las 11 actividades que incluye el proyecto, tan solo se realizó la anteriormente mencionada, se finalizó otra y se suspendieron nueve; según lo rendido en SEGPLAN.

El proyecto contó con una asignación presupuestal de \$1.760. Millones, en el año 2007, de lo cual se ejecutó el 90.95%, \$1.601. Millones. Para la vigencia 2008, se presenta una disminución del 6.38%, en la asignación presupuestal.

3.2.2. Balance Social.

3.2.2.1. *Reconstrucción del Problema Social*

Para la reconstrucción del problema social se ha puesto en funcionamiento y a disponibilidad del ciudadano SuperCADE Movilidad en donde se presta atención por tipo de servicio, con la cual se responde a la necesidad de los ciudadanos, en el mismo momento en el que requieran realizar un trámite ante la Secretaría Distrital de Movilidad.

El objetivo general de la Secretaría de Movilidad es brindar adecuada prestación de servicios a la ciudadanía proponiendo alternativas, basados en su misión y sus principios.

Gracias a lo anteriormente mencionado, los ciudadanos pueden encontrar un amplio portafolio de servicios con la satisfacción de no recibir información errada, prescindir de servicios de terceros, y con ello no pagar excesivas sumas de dinero por cualquier tipo de trámite, sino únicamente lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

Además, no se hace ningún tipo de discriminación en la atención al público por prestar atención tanto a conductores de servicio público y particular, en virtud de lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito.

Otra de las razones para determinar que la puesta en marcha del SuperCADE Movilidad cubre la necesidad de la ciudadanía, es el manejo de procesos contravencionales, tarea que pertenecía a la extinta Secretaría de Tránsito y se realizaba a través de veintidós inspecciones de tránsito localizadas en tres sedes administrativas.

3.2.2.2. *Instrumentos Operativos*

Con la entrada en funcionamiento del SuperCADE Movilidad se ha mejorado y se ha vuelto mas dinámico el proceso contravencional y se generan soluciones de manera ágil y efectiva mediante la Audiencia Pública tanto para impugnar comparendos como para la obtención de autorización para la salida de autos de los patios. El nuevo esquema reflejó que el proceso contravencional actualmente se surte en un lapso de cuatro días como máximo, atendido directamente por personal calificado que recibe la audiencia, sustancia y emite fallo; con el acompañamiento permanente de los Ingenieros de transporte y vías quienes de

manera inmediata conceptualizan técnicamente para proferir el acto, agregando además que para la cancelación de un comparendo, el SuperCADE Movilidad cuenta con una entidad financiera autorizada para realizar el recaudo.

3.2.2.3. Resultados

Durante el 2007, los ciudadanos acudieron masivamente a este lugar, para realizar los trámites que tienen relación con la entidad, generando un creciente volumen de atención, dando como resultado a 31 de Diciembre de 2007 un total de 208.430 ciudadanos atendidos, con un promedio de 18.000 ciudadanos mes (Ver Anexo No. 3).

**CUADRO No.13
SERVICIOS PRESTADOS DURANTE EL 2007 SUPERCAD E MOVILIDAD**

TIPO DE SERVICIO	CONSOLIDADO ENERO DICIEMBRE
Reclamaciones de Comparendos	27827
Embriaguez	8741
Salida de vehículos por estacionamiento	15413
Salida de vehículos por otras infracciones	27269
Corrección de multas y comparendos	17334
Concepto Técnico	5563
Especiales	944
Audiencias de Continuación	3444
Usuarios SETT	6825
Cursos Amonestados	84195
Acuerdos de Pago	5383
TOTALES	202938
Total Tickets Expedidos (Se excluyen los servicios de audiencias de continuación y cursos de amonestaciones)	
Total Ciudadanos que desistieron	5492
TOTAL	208430

Fuente: Cuenta rendida SDM vigencia 2007 – Análisis equipo auditor.

Como se indicó anteriormente, los tiempos de espera también demostraron una notoria reducción, a saber:

- Anteriormente la segunda audiencia pública se programaba en 8 meses y ahora se atiende en un plazo máximo de 3 días.
- Los tiempos de espera de los ciudadanos mostraron un comportamiento favorable, logrado para septiembre un tiempo máximo equivalente a dos horas.

En lo transcurrido de Enero 01 a inicio de Diciembre de 2007 se atendieron Setenta y Nueve Mil Cuatrocientos Noventa y Dos (79.492) Usuarios infractores de las Normas de Tránsito en capacitación por el descuento del 25% contemplado en

el C.N.T. Ley 769 de 2002, de los cuales 2.550 fueron sancionados por embriaguez. Fueron atendidos Setecientos Treinta y Cuatro (734) Usuarios sancionados por embriaguez, los cuales fueron remitidos para cumplir su sanción comunitaria en Bogota sin Hambre y posteriormente certificados. De igual forma fueron revisadas Diecisiete Mil Trece (17.013) licencias de conducción de las cuales fueron retenidas Ochenta y Siete (087) por reincidencia por parte de la Oficina de Contravenciones a Julio 30 de 2007.

Fueron atendidos (as) Ochocientos Noventa (890) usuarios que presentaban irregularidades en el descargue de comparendos por inconsistencias en el sistema.

A partir de encuesta de Satisfacción aplicada al SuperCADE, se evidencia en los doce meses de existencia de la entidad el fruto de la cosecha de cualificación del servicio en cabeza de los servidores que ejecutan su labor teniendo en cuenta la nueva filosofía de la administración de movilidad en la ciudad: eficiencia y calidad como sellos característicos de la prestación de los servicios.

Respecto a la percepción que tienen los ciudadanos encuestados, frente a la rapidez con que son atendidos en el Supercade de Movilidad, se identifica que el 59% considera Sobresaliente y satisfactorio este aspecto; quedando cerca de un 40% que considera deficiente e inadecuado el tiempo de servicio. El 75% de los ciudadanos encuestados considera entre sobresaliente y satisfactoria la eficiencia de los funcionarios que le atendieron, frente a un 19% que considera dicha eficiencia entre inadecuada y deficiente. El 82% de los ciudadanos encuestados, percibe entre sobresaliente y satisfactoria la suficiente información que reciben al ingresar al Supercade de Movilidad, frente a un 14% que considera deficiente e inadecuada la misma.

El resultado indica que de cada diez ciudadanos que acuden al Supercade de Movilidad, ocho son hombres y dos son mujeres. Se identifica que el segmento grande que accede a los servicios del Supercade de Movilidad, corresponde a usuarios entre los 25 y 34 años de edad correspondiente al 33%, seguidos de los 35 a 45 años, con un porcentaje del 28% y entre los 45 a 54 años con el 15%, para un total de 76% en estos rangos. El 46% de los usuarios encuestados pertenecen al estrato 3, seguidos por el 31% del estrato 2 y el 10% del estrato 4. Frente al nivel de estudios de los usuarios regulares del Supercade de Movilidad de la SDM, en su mayoría son bachilleres (44%) y universitarios (24%), reflejando de este modo el grado de escolaridad de quienes acceden en su mayoría a nuestros servicios.

La Secretaría Distrital de Movilidad, ve en el SuperCADE un punto importante en la atención al ciudadano y una cara positiva de la entidad, por ello cada vez más se piensan estrategias que mejoren la atención y que le permitan al ciudadano

ahorrar tiempo, es así que a través de la línea 195, se han atendido un total de 71.306 ciudadanos desde el julio 3 hasta la fecha, que buscan información sobre Movilidad. Desde el primer momento que Movilidad presta el servicio de agendamiento para los infractores por embriaguez a través de esta línea, a la fecha se han citado 2.384 ciudadanos, de los cuáles se han atendido 1.877 debido a diferentes causas como ausencia, incumplimiento de la hora entre otros. A su vez esto ha permitido apoyar la función contravencional permitiendo mejores tiempo de respuesta.⁴

Mediante visitas al SuperCADE Movilidad se ha podido verificar todo lo anteriormente mencionado, además se realizó una encuesta para verificar la calidad del servicio prestado al ciudadano, tanto por los orientadores, los abogados que realizan la sentencia, los ingenieros que generan un concepto técnico, las autoridades de tránsito y el personal de pedagogía; el formato de la misma fue el siguiente, de la cual se realizaron 37 ejemplares, es decir el 10% de los usuarios promedio atendidos en un día;

3.2.2.4. Encuesta Calidad del Servicio al Usuario SuperCADE Movilidad

En desarrollo del proceso auditor se formuló encuesta a los usuarios del SuperCade Movilidad, cuyos resultados se presentan en el Anexo No. 3 a este informe.

Como complemento a los resultados que se muestran en el Anexo No. 3 antes mencionado, se tomaron en cuenta algunas observaciones realizadas por los usuarios que contribuyen a la búsqueda de herramientas que permiten el fortalecimiento de algunas debilidades, entre las que se encuentran:

- En los cursos de pedagogía se habla de todo menos de embriaguez, aun cuando asisten personas que han obtenido un comparendo por está infracción y por lo tanto esta persona considera que no fue útil.
- Faltan ayudas audiovisuales, actividades dinámicas y talleres que complementen las charlas pedagógicas, ya que se convierte en una actividad agotadora, poco interesante y aburridora, a tal punto de distraer la atención.
- Los acuerdos de pago que se deben realizar con la SDM, no resultan interesantes desde el punto de vista de los usuarios, por la exigencia del pago del 50% para iniciar el acuerdo y el resto es diferido a muy pocas cuotas, lo que se traduce en altos montos mensuales que resultan imposibles de pagar, sobretodo cuando se trata de personas desempleadas que buscan una opción en el trabajo de conducción pero no pueden acceder a él por falta de pago de sus comparendos.

⁴ Informe de Gestión. Secretaría Distrital de Movilidad. Vigencia 2007.

De acuerdo a lo anterior, se puede determinar que la reconstrucción del problema social se ha dado efectivamente, cumpliendo con las metas establecidas y superando muchas de las expectativas que se habían trazado con el funcionamiento del SuperCADE Movilidad, sobretodo cuando de tiempos de espera e indicadores de eficiencia se habla.

Adicionalmente, la evaluación que se hizo al número de población citada frente a la población real beneficiada, permite establecer que el factor movilidad afecta a todos los ciudadanos en general, como lo son peatones, ciclistas, moto-ciclistas, usuarios del servicio público y particular. Pero si se toma desde el beneficio que se genera para los usuarios de servicios SuperCADE Movilidad, existe un beneficio directo para quienes realizan el curso de pedagogía y obtienen un descuento del 25% y además en algunos casos hay una concientización respecto a la infracción cometida, también existe quienes eran usuarios de los servicios de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte y ahora realizan sus tramites con la Secretaría Distrital de Movilidad quienes notan una mejora en la atención al ciudadano y mayor eficacia, gracias a la unificación de servicios en un solo lugar y no como antes cuando se dividía en diferentes inspecciones sumado a la inmediatez de los procesos y por ejemplo la obtención de sentencias definitivas en el mismo momento en que se da por terminado el tramite.

De esta misma manera se presume continuar en el año 2008, mejorando las debilidades que se presentan en el transcurso del proceso de funcionamiento, prestando toda la atención que amerite, ante la inexistencia de otros problemas sociales directos, obviamente influyendo sobre el tratamiento de los factores externos que de alguna manera resultan implícitos en la tarea de pedagogía; por ejemplo la manera de llegar a la gente inculcando la no reincidencia en comportamientos que generan comparendos como castigo económico y que van de la mano con factores que afectan la movilidad en la ciudad.

Al tomar en cuenta el factor presupuestal se puede establecer que no existe una destinación específica para dicho fin, ni tampoco un proyecto que justifique su existencia, debido a la implicación que los servicios allí prestados, tienen con la esencia de la SDM, por lo tanto, el SuperCADE Movilidad entró en funcionamiento casi simultáneamente con la Secretaría, con el fin de no repetir la historia ocurrida en la STT por lo menos en cuanto a trámites tiene que ver, y para lo cual se ha notado el cambio según lo dicho por los usuarios y lo auditado durante el proceso.

3.3. EVALUACIÓN DE LOS ESTADOS CONTABLES.

De conformidad con lo establecido por el Artículo 105 del Acuerdo No. 257 de noviembre 30 de 2006 “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”, expedido por el Concejo de Bogotá, fue creada la Secretaría Distrital de Movilidad.

El Alcalde Mayor de Bogotá, mediante el Decreto 567 de diciembre 29 de 2006 “Por el cual se adopta la estructura organizacional, y las funciones de la secretaría Distrital de movilidad, y se dictan otras disposiciones” reglamentó lo previsto en el precitado acuerdo, determinando, entre otros temas, la estructura organizacional de la entidad.

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

Para el inicio del proceso auditor, en marzo 3 de 2008, se realizó visita fiscal a la Dirección Administrativa y Financiera de la Secretaría Distrital de Movilidad con el propósito de establecer el cumplimiento de los procedimientos previstos en el Plan General de Contabilidad Pública referente al Manejo de los Libros Contables, Principales y Auxiliares.

En la mencionada visita, atendida por la Directora Administrativa y Financiera (E) y el Contador de la Entidad, se presentaron las siguientes observaciones:

3.3.1. Apertura de Libros.

Se solicitó la exhibición del Acta de Apertura de los libros de contabilidad principales, Diario y Mayor, suscrita por el Representante Legal en la cual se evidencie el número de folios a utilizar en cada uno de los libros con la respuesta de que únicamente se encontraba incorporada información contable hasta el mes de febrero de 2007 y que no se ha diligenciado la mencionada acta.

3.3.2. Libros Principales y auxiliares.

Se solicitó exhibición de los Libros Principales, Diario y Mayor, así como los Libros Auxiliares de la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2007 con la respuesta de que a la fecha se encuentra incorporada información contable hasta el mes de

febrero de 2007, que no se ha procesado la información y por lo tanto no se han impreso los Libros solicitados.

3.3.3. Manejo de la información contable.

Al indagar acerca de la base de información contable para realizar la preparación y presentación de los Estados Contables certificados, remitidos a este Ente de Control se informó que para tal efecto fue necesario compilar información en Excel como consta en las Notas a los Estados Financieros.

Con las anteriores situaciones se evidencia incumplimiento de lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública previsto en la Resolución 222 de julio 5 de 2006 “Por la cual se adopta el Régimen de Contabilidad Pública y se define su ámbito de aplicación” expedida por el Contador General de la Nación, en el numeral 2.9. Normas técnicas de Contabilidad Pública, 2.9.2. Normas técnicas relativas a los soportes, comprobantes y libros de contabilidad, 2.9.2.3. Libros de contabilidad, que a continuación se transcribe:

...“2.9.2 Normas técnicas relativas a los soportes, comprobantes y libros de contabilidad

335. *Noción. Las normas técnicas relativas a los soportes, comprobantes y libros de contabilidad definen criterios uniformes para que las entidades contables públicas realicen el registro de las transacciones, hechos y operaciones relacionados con sus actividades. Estas normas comprenden las formalidades de tenencia, conservación y custodia y reconstrucción de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad; la oficialización de los libros de contabilidad; la clasificación de los documentos soporte, y la elaboración de los comprobantes de contabilidad, con el fin de garantizar la legalidad, autenticidad e integridad de la información contable pública y su posterior exhibición para efectos de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades que los requieran.*

336. *Los soportes, comprobantes y libros de contabilidad forman parte integral de la contabilidad pública y pueden ser elaborados, a elección del representante legal, en forma manual o automatizada de acuerdo con la capacidad tecnológica y operativa de la entidad contable pública que se trate.*

2.9.2.1 Soportes de contabilidad

337. *Noción. Los documentos soporte comprenden las relaciones, escritos o mensajes de datos que son indispensables para efectuar los registros contables de las transacciones, hechos y operaciones que realicen las entidades contables públicas. Deben adjuntarse a los comprobantes de contabilidad, archivarse y conservarse en la forma y el orden en que hayan sido expedidos, bien sea por medios físicos, ópticos o electrónicos.*

338. *Los documentos soporte pueden ser de origen interno o externo. Son documentos soporte de origen interno los producidos por la entidad contable pública, que explican operaciones o hechos que no afectan directamente a terceros, tales como provisiones, reservas, amortizaciones, depreciaciones y operaciones de cierre. Son de origen externo los documentos que provienen de terceros y que describen transacciones tales como comprobantes de pago, recibos de caja, facturas, contratos o actos administrativos que generen registros en la contabilidad.*

2.9.2.2 Comprobantes de contabilidad

339. *Noción. Los comprobantes de contabilidad son los documentos en los cuales se resumen las operaciones financieras, económicas, sociales y ambientales de la entidad*

contable pública y sirven de fuente para registrar los movimientos en el libro correspondiente. Deben elaborarse en castellano con base en los documentos soporte, indicando la fecha, origen, descripción y cuantía de las operaciones, cuentas afectadas, personas que los elaboran y autorizan y numerarse en forma consecutiva y continua; su codificación se hará de acuerdo con el Catálogo General de Cuentas.

340. Las entidades contables públicas deben elaborar, entre otros, comprobantes de contabilidad de Ingreso, Egreso y General. El comprobante de ingreso resume las operaciones relacionadas con el recaudo de efectivo o documento que lo represente. El comprobante de egreso constituye la síntesis de las operaciones relacionadas con el pago de efectivo o su equivalente. Por su parte, el comprobante general resume las operaciones relacionadas con movimientos globales o de integración, tales como estimaciones, ajustes, correcciones y otras operaciones en las que no interviene el efectivo o su equivalente.

341. Los comprobantes deben incorporar información de máximo un mes, por medios manual, mecánico o electrónico y conservarse de manera que sea posible su verificación posterior. Podrán agrupar o resumir varias operaciones realizadas por las diversas áreas de la entidad contable pública.

2.9.2.3 Libros de contabilidad

342. Noción. Los libros de Contabilidad son estructuras que sistematizan de manera cronológica y nominativa los datos obtenidos de las transacciones, hechos y operaciones que afectan la situación y la actividad de las entidades contables públicas. Estos libros permiten la construcción de la información contable pública y son la base para el control de los recursos, por lo cual se constituyen en soporte documental. Los libros de contabilidad se clasifican en principales y auxiliares.

343. Los libros de contabilidad principales son el Diario y el Mayor, los cuales presentan en forma resumida los registros de transacciones, hechos y operaciones. El Libro Diario presenta en los movimientos débito y crédito de las cuentas, el registro cronológico y preciso de las operaciones diarias efectuadas, con base en los comprobantes de contabilidad. Por su parte, el Libro Mayor contiene los saldos de las cuentas del mes anterior, clasificados de manera nominativa según la estructura del Catálogo General de Cuentas; las sumas de los movimientos débito y crédito de cada una de las cuentas del respectivo mes, que han sido tomadas del Libro Diario; y el saldo final del mismo mes. Tratándose de las entidades societarias, el libro de socios o accionistas es un libro principal, y contiene el registro de las acciones, cuotas o partes de interés social de cada uno de los socios y los movimientos de las mismas.

344. Los libros de contabilidad auxiliares contienen los registros contables indispensables para el control detallado de las transacciones y operaciones de la entidad contable pública, con base en los comprobantes de contabilidad y los documentos soporte.

345. Los libros de contabilidad principales se oficializan mediante la elaboración de un acta de apertura que suscribirá el representante legal de la entidad contable pública, la cual debe conservarse. Las autorizaciones de folios posteriores deben efectuarse mediante acta con las mismas formalidades de la de apertura y conservarse. Los libros de contabilidad principales de las entidades contables públicas obligadas a inscribirse en el Registro Mercantil, se registran en la Cámara de Comercio de la jurisdicción, lo cual corresponde a la oficialización de los libros. Estos requisitos son indispensables para iniciar válidamente el proceso de registro de las operaciones.

346. En el acta de apertura o de autorización de folios se indicará, por lo menos, el nombre de la entidad contable pública, el nombre del libro, la fecha de oficialización y el número de folios a utilizar con numeración sucesiva y continua.

En eventos de caso fortuito o fuerza mayor que ocasionen la destrucción o pérdida de los libros, debe oficializarse uno nuevo, bajo la responsabilidad del Representante Legal.

347. Los libros de contabilidad deben llevarse en castellano, contener el número y fecha de los comprobantes de contabilidad que le sirven de respaldo, de forma que garantice la integridad de la información contable pública.

348. Los errores de reconocimiento de transacciones deben corregirse mediante anotaciones al pie de la página respectiva o por cualquier otro mecanismo que permita evidenciar su corrección. En el caso de los libros de contabilidad físicos la anulación de un folio debe hacerse sobre el mismo folio, indicando la causa y fecha de la anulación y el nombre y firma del funcionario que autoriza la anulación.

349. Tratándose de los libros de contabilidad físicos y virtuales, no está permitido alterar el orden o la fecha de los registros contables a que se refieren las operaciones, dejar espacios en blanco, hacer interlineaciones, borrar o eliminar información, o efectuar correcciones sobre los registros. Adicionalmente, en los libros físicos no está permitido hacer raspaduras, tachar, mutilar, arrancar las hojas o cambiar el orden de las mismas.

2.9.2.4 Tenencia, conservación y custodia de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad

350. La tenencia, conservación y custodia de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad es de la responsabilidad del representante legal o quien haga sus veces, el cual podrá designar mediante acto administrativo, esta responsabilidad.

351. Cuando las entidades contables públicas preparen la contabilidad por medios electrónicos, debe preverse que tanto los libros de contabilidad principales como los auxiliares y los estados contables puedan consultarse e imprimirse. La conservación de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad puede efectuarse, a elección del representante legal, en papel o cualquier otro medio técnico, magnético o electrónico, que garantice su reproducción exacta.

352. El representante legal o quien haga sus veces, o el servidor público responsable de la tenencia, conservación y custodia, denunciarán ante las autoridades competentes la pérdida o destrucción de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad. En este caso deberá ordenarse de inmediato, por parte del representante legal, la reconstrucción de la información, en un período que no podrá exceder de seis (6) meses. Para la reconstrucción se tomarán como base los comprobantes de contabilidad, los documentos soporte, los estados contables, los informes de terceros, las copias grabadas en medios magnéticos, microfilmes, microfichas y demás instrumentos que se consideren pertinentes.

353. El término de conservación de los soportes, comprobantes y libros de contabilidad es de diez (10) años, contados a partir del 31 de diciembre del período contable al cual corresponda el soporte, comprobante y libro de contabilidad, sin perjuicio de las normas específicas de conservación documental que señalen las autoridades competentes.

2.9.2.5 Exhibición de soportes, comprobantes y libros de contabilidad

354. Toda la documentación contable que constituya evidencia de las transacciones, hechos y operaciones efectuadas por la entidad contable pública debe estar a disposición de los usuarios de la información, en especial, para efectos de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades que los requieran.”...

De la misma manera se incumple lo establecido en el numeral 2.6 Objetivos de la Información Contable Pública.

Por las situaciones anteriormente informadas se evidencia falta de procesamiento de la información contable, falta de oportunidad en la entrega de los Libros Contables Principales y Auxiliares e inexistencia de registros que permitan efectuar pruebas para comprobar la calidad y validez de la información contable suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Consideramos que existen limitaciones que imposibilitan el desarrollo de la auditoría configurándose Hallazgo de carácter administrativo con incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido el Artículo 35 numeral 1 y Artículo 48, numeral 52 en concordancia con su parágrafo 5º.

3.4. EVALUACIÓN AL PRESUPUESTO

Mediante el Acuerdo Distrital 257 de 2006, “ Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones “, se le da una nueva Organización Sectorial al Distrito Capital, en la que se incluye el Sector Movilidad con la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector.

El Artículo 104 del Acuerdo Distrital mencionado, establece que el Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

A su vez, invocando las facultades contenidas en el Acuerdo 257 de 2006, el Alcalde Mayor de Bogotá expidió los Decretos Nos. 564 del 29 de diciembre del mismo año 2006, “ Por el cual se suprime la Secretaría de Tránsito y Transporte “, 567 de la misma fecha “ Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones “ y 568 también del 29 de diciembre de 2006 “ Por el cual se establece la Planta de cargos de la Secretaría Distrital de Movilidad “.

Antes de la expedición de los Decretos Distritales enunciados en el párrafo anterior, el Alcalde Mayor de Bogotá D. C. También expidió el Decreto 535 de 2006, en el cual en su Artículo Segundo se decretó la expedición del Presupuesto Anual de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2007.

En dicho decreto de expedición del presupuesto del año 2007, se le asignaron inicialmente a la Secretaría de Tránsito y Transporte \$ 13.817,55 Millones y al Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt \$ 130.108,19 Millones

Seguidamente y con el Decreto 536 de 2006, se efectuaron unas modificaciones en el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre 1 de enero y el 31 de diciembre de 2007, que en la Secretaría de Tránsito y Transporte, en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt y en la Secretaría Distrital de Movilidad tuvieron el siguiente comportamiento:

CUADRO No.14
INCIDENCIA DEL DECRETO 536 DEL AÑO 2006 EN EL PRESUPUESTO DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA EL AÑO 2007

Millones \$		
INICIAL	CONTRACRÉDITOS	DEFINITIVO
\$ 13.817.55	\$ 13.817.55	\$ 0,00

Fuente: Decreto 536/06 - Consolidación Grupo auditor.

CUADRO No.15
INCIDENCIA DEL DECRETO 536 DEL AÑO 2006 EN EL PRESUPUESTO DEL FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – Fondatt PARA EL AÑO 2007

Millones \$		
INICIAL	DISMINUCIONES	DEFINITIVO
\$ 130.108.19	\$ 130.108.19	\$ 0,00

Fuente: Decreto 536/06 - Consolidación Grupo auditor.

CUADRO No.16
INCIDENCIA DEL DECRETO 536 DEL AÑO 2006 EN EL PRESUPUESTO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA EL AÑO 2007

Millones \$				
UNIDAD EJECUTORA	INICIAL	CREDITOS	ADICIÓN	DEFINITIVO INICIAL
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	\$ 0,00	\$ 21.599.55	\$ 19.524.52	\$ 41.124.07
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	\$ 0,00	\$ 2.458.94	\$ 98.004.17	\$ 100.463.11
TOTAL				\$ 141.587.18

Fuente: Decreto 536/06 - Consolidación Grupo auditor.

CUADRO No.17
INCIDENCIA DEL DECRETO 536 DEL AÑO 2006 EN EL PRESUPUESTO DEL FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – Fondatt EN LIQUIDACIÓN PARA EL AÑO 2007

Millones \$		
INICIAL	ADICIÓN	DEFINITIVO
\$ 0,00	\$ 4.338.55	\$ 4.338.55

Fuente: Decreto 536/06 - Consolidación Grupo auditor.

En consecuencia, a la Secretaría de Tránsito y Transporte y al Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt, para la vigencia Fiscal 2007, no se les asignó presupuesto habida cuenta de que estas entidades fueron objeto de supresión la primera y orden de liquidación la segunda.

De igual manera para la Secretaría Distrital de Movilidad y para el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en liquidación, se asignaron presupuestos por las sumas de \$ 141.587.19 Millones y \$ 4.338.55 Millones, respectivamente.

3.4.1 Seguimiento al Plan de Mejoramiento.

En desarrollo del proceso auditor que se llevó a cabo a la información anual rendida por la Secretaría Distrital de Movilidad, no obstante que esta entidad asumió el compromiso compartido con el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en liquidación, de llevar a cabo los Planes de Mejoramiento para los hallazgos determinados en el informe final para la Secretaría de Tránsito y Transporte, en dicha información anual no aparece suscrito Plan de Mejoramiento en lo que se refiere al Componente de Integralidad Presupuesto, por cuanto al finalizar la vigencia 2006 no se plantearon hallazgos en esta línea de auditoría.

3.4.2 Presupuesto Liquidado y sus modificaciones.

El presupuesto liquidado para la Secretaría Distrital de Movilidad y sus modificaciones durante la vigencia fiscal del año 2007, es el que aparece en el Artículo Sexto del decreto Distrital 536 expedido el 29 de diciembre del año 2006 con los valores desglosados para cada una de las unidades ejecutoras. En el cuadro que en páginas anteriores se identifica con el título INCIDENCIA DEL DECRETO 536 DEL AÑO 2006 EN EL PRESUPUESTO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA EL AÑO 2007 y, que, desde el punto de vista de la ejecución pasiva, tuvo el siguiente comportamiento durante la vigencia:

CUADRO No.18
PRESUPUESTO DE LA UNIDAD 01 – DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA DURANTE LA VIGENCIA
2007 Y SU COMPORTAMIENTO

Millones de \$

RUBRO	INICIAL	MODIFICA C.	DEFINITIVO	EJECUTA DO	%
GASTOS	\$ 41.124,1	\$ 10.269,3	\$ 51.393,4	\$ 36.142,8	70,33
FUNCIONAMIENTO	\$ 26.382,9	\$ 125,0	\$ 26.507,9	\$ 15.482,6	58,41
ADM. Y OPERATIVOS.	\$ 24.348,9	\$ (256,6)	\$ 24.092,3	\$ 13.282,2	55,13
Servicios Personales	\$ 13.349,4	\$ (883,6)	\$ 12.465,8	\$ 7.084,8	56,83
Gastos Generales	\$ 7.115,7	\$ (66,4)	\$ 7.049,3	\$ 4.246,3	60,24
Aportes Patronales	\$ 3.883,3	\$ 693,4	\$ 4.477,3	\$ 1.951,1	42,63
PASIVOS EXIGIBLES	\$ 0,00	\$ 256,6	\$ 256,6	\$ 82,0	31,97
RESERVAS PRESUPUESTALES	\$ 2.034,0	\$ 125,0	\$ 2.159,0	\$ 2.118,3	98,12
INVERSIÓN	\$ 14.741,2	\$10.144,3	\$ 24.885,5	\$ 20.660,2	83,02

Fuente: Ejecución presupuestal de la SDM del año 2007 – Consolidó Grupo Auditor.

Los compromisos acumulados de \$ 36.142,8 millones representaron el 70,33% del valor definitivo o presupuesto disponible para ejecutar durante la vigencia y los giros fueron de \$ 26.420,0 millones, con una representatividad porcentual del 51,41% sobre el presupuesto definitivo. La diferencia entre la suma identificada como valor ejecutado, que es la misma que representa la totalidad de los

compromisos acumulados durante la vigencia, con el valor de los giros acumulados durante la misma, la conforman las Reservas Presupuestales constituidas tanto en los Gastos de Funcionamiento como en los Gastos de la Inversión que se incluirán en el presupuesto del ejercicio del año 2008, así como las reservas y los pasivos exigibles creados durante la vigencia 2007 y no cancelados durante el transcurso de la misma.

Las modificaciones que se le realizaron al presupuesto pasivo de la Unidad Ejecutora 01 – Dirección Administrativa de la Secretaría Distrital de Movilidad, durante el transcurso de la vigencia 2007, entre Créditos, Contracréditos, Adiciones y Reducciones, ascendieron a la suma de \$ 10.269.29 Millones, lo que representa un 24,97% del valor inicial del presupuesto.

CUADRO No. 19
PRESUPUESTO DE LA UNIDAD 02 – DIRECCIÓN TRÁNSITO Y TRANSPORTE DURANTE LA VIGENCIA 2007 Y SU COMPORTAMIENTO

Millones de \$

RUBRO	INICIAL	MODIFICAC.	DEFINITIVO	EJECUTADO	%
GASTOS	\$100.463,1	\$ 3.738,8	\$ 104.201,9	\$ 98.581,1	94,61
INVERSIÓN	\$100.463,1	\$ 3.738,8	\$ 104.201,9	\$ 98.581,1	94,61
DIRECTA	\$ 62.172,1	\$ (7.344,1)	\$ 54.828,0	\$ 50.439,8	92,00
Eje urbano regional	\$ 41.547,1	\$ (9.917,0)	\$ 31.630,0	\$ 29.417,6	93,01
Eje de reconciliación	\$ 15.625,0	\$ 718,5	\$ 16.343,5	\$ 14.418,8	88,22
Objetivo de gestión pública	\$ 5.000,0	\$ 1.854,4	\$ 6.854,4	\$ 6.603,4	96,34
PASIVOS EXIGIBLES	\$ 197,0	\$ 787,9	\$ 984,8	\$ 99,8	10,13
RESERVAS PRESUPUESTALES	\$ 38.094,1	\$ 10.295,0	\$ 48.389,1	\$ 48.041,5	99,28

Fuente: Ejecución presupuestal de la SDM del año 2007 – Consolidó Grupo Auditor.

La ejecución presupuestal puesta a consideración por el ente auditado, nos mostró que el valor de los giros acumulados durante la vigencia 2007 ascendió a la suma de \$ 59.922,3 millones, valor que tiene una representatividad porcentual del 57,51 respecto al valor del presupuesto disponible durante el año 2007 que fue de \$ 104.201,9 millones.

Igualmente, al presupuesto de la Unidad Ejecutora 02 – Dirección Tránsito y Transporte, se le efectuaron modificaciones durante el transcurso de la vigencia 2007, entre Créditos, Contracréditos, Adiciones y Reducciones, que, ascendieron a la suma de \$3.738,8, lo que representa un 3,72% de la asignación inicial del presupuesto.

3.4.3 Presupuesto de Gastos e Inversión.

Los recursos asignados para respaldar los gastos de la Secretaría de la Movilidad durante el año 2007, consolidados los valores de las dos unidades ejecutoras en

que se fraccionó su presupuesto, se pueden mostrar en sus rubros más significativos, en el siguiente cuadro:

**CUADRO No.20
PRESUPUESTO DE GASTOS E INVERSIÓN**

NOMBRE DEL RUBRO	DEFINITIVO	COMPROMETIDO	% EJECUC	Millones de \$	
				SIN COMPROMETER	GIROS
GASTOS	\$ 155.595,3	\$ 134.723,9	86,59	\$ 20.871,4	\$ 86.342,3
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$ 26.507,9	\$ 15.482,6	58,41	\$ 11.025,3	\$ 13.514,4
Gastos administrativos y operativos	\$ 24.092,3	\$ 13.282,2	55,13	\$ 10.810,1	\$ 11,632,1
Pasivos exigibles	\$ 256,6	\$ 82,1	32,00	\$ 50,1	\$ 82,0
Reservas presupuestales	\$ 2.159,0	\$ 2.118,3	98,11	\$ 174,5	\$ 1.800,3
INVERSIÓN	\$ 129.087,4	\$ 119.241,3	92,37	\$ 9.846,1	\$ 72.827,9
Inversión directa	\$ 75.435,0	\$ 67.931,2	90,05	\$ 7.503,8	\$ 31.611,2
Pasivos exigibles	\$ 2.301,8	\$ 320,4	13,92	\$ 1.981,4	\$ 320,4
Reservas presupuestales	\$ 51.350,6	\$ 50.989,7	99,30	\$ 360,9	\$ 40.896,3
TOTALES	\$ 155.595,3	\$ 134.723,9	86,59	\$ 20.871,4	\$ 86.342,3

Fuente: Ejecución Presupuestal de la SDM, año 2007- Consolidó Grupo Auditor.

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 \$ 75.435,0 millones, rubro que a su vez se desagrega en los siguientes ejes:

- Eje urbano regional, con \$ 37.039,5 millones.
- Eje de reconciliación, con \$ 19.904,7 millones, y
- Objetivo gestión pública humana, con \$ 18.490,8 millones.

En el eje urbano regional 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 de \$ 5.409,5 millones, una ejecución acumulada de \$ 4.427,0 millones y unos giros totales de \$ 222,6 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 \$ 1.700,0 millones, una ejecución total de \$ 1.464,8 millones y unos giros acumulados de \$ 1.042,8 millones.

- No. 7254. Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito en Bogotá, con una apropiación definitiva de \$ 29.930,0 millones y un comportamiento durante la vigencia con unos compromisos de \$ 27.952,8 millones y unos giros de \$ 10.041,1 millones.

Los rubros que respaldan el Eje de Reconciliación, incluyen los siguientes Proyectos de Inversión:

- No. 1165. Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial, con un presupuesto disponible de \$ 3.561,2 millones, con un total comprometido de \$ 1.574.6 millones y unos giros acumulados por \$ 353,1 millones.
- No. 6219. Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional, con una apropiación definitiva de \$ 16.343,5 millones, unos compromisos acumulados de \$ 14.418,8 millones y unos giros totales durante el año por \$ 5.937,1 millones.

El eje Objetivo de Gestión Pública Humana, incluye los siguientes Proyectos de Inversión:

- No. 0348. Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionados, que aparece con \$ 5.094,4 millones como apropiación definitiva, unos compromisos acumulados durante la vigencia por valor de \$ 5.002,6 millones, y \$ 2.796,2 millones como giros.
- No. 6094. Fortalecimiento institucional, con \$ 11.636,4 millones como presupuesto definitivo, \$ 11.489.7 millones como suma de los compromisos acumulados durante la vigencia, y giros por valor de \$ 10.232,1 millones.
- No. 7132. Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera, el cual reportó \$ 1.760,0 millones como presupuesto definitivo, \$ 1.600,0 millones como compromisos acumulados durante la vigencia, y girados \$ 986,0 millones.

3.4.4 Constitución de las Reservas Presupuestales 2007.

Al finalizar la vigencia 2007 y efectuar el cruce del valor de los compromisos acumulados durante la vigencia, con el valor de los giros realizados durante la misma, encontramos los valores identificados como Reservas Presupuestales, constituidas para que se incluyan en el presupuesto de la vigencia 2008 y que aparecen en el cuadro siguiente, discriminadas por partida presupuestal:

CUADRO No.21
RESERVAS PRESUPUESTALES CONSTITUIDAS DURANTE LA VIGENCIA 2007

Millones de \$

RUBRO PRESUPUESTAL	COMPROMISOS ADQUIRIDOS	GIROS ACUMULADOS	RESERVAS PRESUPUESTALES
Honorarios Entidad	\$ 308.6,00	\$ 212,4,00	\$ 96,2
Remuneración servicios técnicos	\$ 308,2	\$ 218,5	\$ 89,7
Dotación	\$ 37,6	\$ 0,00	\$ 37,6
Gastos de computador	\$ 134,1	\$ 0,00	\$ 134,1
Gastos de transporte y comunicación	\$ 317,6	\$ 256,8	\$ 60,8
Impresos y publicaciones	\$ 169,5	\$ 75,0	\$ 94,4
Mantenimiento entidad	\$ 2.245,8	\$ 1.492,7	\$ 753,1
Combustibles, lubricantes y llantas	\$ 109,0	\$ 75,1	\$ 33,9
Materiales y suministros	\$ 2,3	\$ 2,0	\$ 0,3
Seguros entidad	\$ 164,5	\$ 153,9	\$ 10,6
Servicios públicos	\$ 619,4	\$ 545,1	\$ 74,3
Salud ocupacional	\$ 5,1	\$ 0,00	\$ 5,1
Pago administración sistema simit	\$ 151,2	\$ 0,00	\$ 151,2
Cesantías	\$ 303,3	\$ 194,3	\$ 109,0
GASTOS ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS	\$ 13.282,2	\$ 11.632,0	\$ 1.650,2
Formulación e implementación del plan maestro de movilidad para Bogotá con visión regional	\$ 4.426,9	\$ 222,6	\$ 4.204,3
Promoción de la movilidad segura y prevención de la accidentalidad vial.	\$ 1.574,6	\$ 353,1	\$ 1.221,5
Fortalecimiento institucional	\$ 11.489,7	\$ 10.232,1	\$ 1.257,6
Generar movilidad con seguridad comprometiendo al ciudadano en el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito.	\$ 1.464,8	\$ 1.042,8	\$ 422,0
Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito.	\$ 27.952,8	\$ 10.041,1	\$ 17.911,7
Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional	\$ 14.418,8	\$ 5.937,2	\$ 8.481,6
Sustanciación de procesos, recaudo y cobro de la cartera.	\$ 1.600,8	\$ 986,0	\$ 614,8
Integración de tecnologías de información y fortalecimiento de servicios concesionados.	\$ 5.002,6	\$ 2.796,2	\$ 2.206,4
INVERSIÓN DIRECTA	\$67.931,0	\$31.611,1	\$ 36.319,9

Fuente: Ejecución Presupuestal de la SDM, año 2007- Consolidó Grupo Auditor.

Es significativo el comportamiento de la información contenida en el cuadro anterior, por cuanto el 53,47 % de los compromisos adquiridos durante la vigencia como correspondientes a la inversión directa, se constituyeron en reservas presupuestales. Contrariamente, en los gastos administrativos y operativos el 12,42 % de los compromisos adquiridos pasó a la vigencia 2008 como reservas presupuestales.

No obstante el haber sido el año 2007, el primer año de existencia administrativa de la Secretaría Distrital de Movilidad, no puede pasar desapercibida la información sobre el monto de las reservas presupuestales generadas en el ejercicio fiscal de este año, ya que pudo haberse presentado una falta de planeación para la asignación de los recursos a los proyectos que se ejecutaron ó en su defecto ocurrió una deficiente gestión para la ejecución oportuna de los valores presupuestados, durante la vigencia 2007.

Es bastante diciente para calificar una baja gestión gerencial, que el proyecto Formulación e implementación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá con visión regional, al finalizar la vigencia aparezca con unas reservas presupuestales del 94,97 %, que el proyecto Promoción de la Movilidad Segura y Prevención de la Accidentalidad vial traslade a la vigencia 2008 unas reservas presupuestales que representen el 77,57 % de lo comprometido durante el año 2007, que la partida Expansión y mantenimiento del sistema integral del control de tránsito tenga el 64,08 % y que el rubro Apoyo institucional en convenio con la Policía Nacional culmine la vigencia con el 58,82 % de reservas presupuestales.

Sobre el valor de los giros para sufragar cuentas por los compromisos de gastos de funcionamiento durante la vigencia 2007, que ascendió a la suma de \$ 13.514.4 millones, se puede establecer que el 0.61 % de aquellos correspondieron a la partida Pasivos Exigibles constituida por gastos de funcionamiento sin cancelar en vigencias anteriores que fue por valor de \$ 82,0 millones y \$ 1.800,4 millones correspondieron al pago de Reservas presupuestales, es decir el 13,3 %.

De igual manera, de la totalidad del valor de los giros para pagar cuentas por los compromisos de gastos de inversión durante la vigencia 2007 que ascendió a la suma de \$ 72.827,9 millones, se puede establecer que el 0,43 % de dichos giros correspondieron a la partida de los Pasivos Exigibles por valor de \$ 311,4 millones generados por esta modalidad de gastos sin cancelar en vigencias anteriores y \$ 40.896,3 millones correspondieron al pago de Reservas Presupuestales, es decir el 56.15 %.

3.4.5 Cierre Presupuestal.

En cumplimiento de las instrucciones contenidas en la Circular No. 35 emanada de la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda y fechada el 19 de diciembre de 2007, sobre la obligatoriedad que tienen las Entidades que conforman el Presupuesto Anual Distrital de cumplir con la entrega de información referente a Ejecución Presupuestal de Ingresos y Gastos, Constitución de Cuentas por Pagar, Constitución de Reservas Presupuestales, Estado de Tesorería y Determinación de la Situación Fiscal, con el fin de aplicar adecuadamente las normas vigentes en materia de cierre presupuestal en la Secretaría de Movilidad se llevó a cabo la diligencia de Cierre Presupuestal de la vigencia 2007 dando en ella 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.

3.4.6 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 la Secretaría Distrital de Movilidad. 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.22
INDICADORES DEL PRESUPUESTO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
VIGENCIA 2007

		Millones de pesos		
NOMBRE	FORMULA	EN \$	%	
Financiación del Presupuesto	$(\text{Ingresos Corrientes Recaudados} / \text{Total Ingresos Recaudados}) \times 100$	(0,00/ 141.587,2)	0,00	
	$(\text{Transferencias Recaudadas} / \text{Total Ingresos Recaudados Total}) \times 100$	(141.587,2/141.587,2) x100	100,00	
	$(\text{Recursos de Capital Recaudados} / \text{Total Ingresos Recaudados}) \times 100$	(0,00/ 141.587,2) x100	0,00	
Estructura del Presupuesto de Gastos	$(\text{Total Gastos de Funcionamiento Comprometidos} / \text{Total Compromisos}) \times 100$	(15.482,6/ 134.713,9) x100	11,49	
	$(\text{Total Gastos de Inversión Comprometidos} / \text{Total Compromisos}) \times 100$	(119.241,3/ 134.713,9) x100	88,51	
Autofinanciamiento	$(\text{Total de Ingresos Recaudados} / \text{Giros realizados}) \times 100$	(141.587,2/86.342,3) x100	163,98	
Recaudo	$(\text{Total de Ingresos Recaudados} / \text{Ingresos})$	(141.587,2/141.587,	100,0	

NOMBRE	FORMULA	EN \$	%
	Presupuestados)x100	2) x100	0
Giros para pagar los gastos de Funcionamiento.	(Giros para gastos de Funcionamiento/Giros totales).	(13.514,4/86.342,3) x100	15,65
Giros para pagar los gastos por Inversión.	(Giros para pagar gastos de Inversión/Giros totales)	(72.827,9/86.342,3) x 100	84,35

Fuente: Ejecuciones Presupuestales de las 2 Unidades Ejecutoras de la SDM vigencia 2007 – Calculo Grupo Auditor.

3.4.7 Rendición de la Cuenta Anual.

En el aplicativo SIVICOF, establecido para que se efectúe la rendición del Informe Financiero anual de las entidades sujetos de control por parte de la Contraloría de Bogotá, entre las que se encuentra la Secretaría Distrital de Movilidad, debieron aparecer diligenciados los formatos identificados con los códigos CB-0101, CB-0102 y CB-0103. Los dos primeros no aplican para la SDM y el tercero fue enviado de forma incompleta, por lo que al ser insuficiente la información que él contenía, obligó a solicitar en forma impresa los datos indispensables para la revisión y análisis del componente de integridad presupuesto.

3.5. EVALUACION CONTRATACIÓN.

Para la vigencia de 2007, de conformidad con la información reportada por la Secretaría Distrital de Movilidad, ésta suscribió 467 contratos más las adiciones de diferentes modalidades de contratación, tal como se consolida en el siguiente cuadro.

CUADRO No.23
CONTRATACIÓN SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.

En Pesos		
CLASE DE CONTRATO	No. CONTRATOS SUSCRITOS Y ADICIONES	VALOR
Contratos de Obra Pública	6	1.457.162.823
Contratos de Licencia de Uso	2	30.154.432
Contratos de Suministro	12	3.912.597.790
Contratos de Arrendamiento	5	83.650.611
Contratos de Compraventa	27	9.027.348.960
Contratos Interadministrativos	18	17.373.601.729
Cooperación	1	65.010.000
Contrato Interventora	3	590.908.814
Contrato Consultoría	1	582.923.352
Contrato Suscripción	2	15.565.000

CLASE DE CONTRATO	No. CONTRATOS SUSCRITOS Y ADICIONES	VALOR
Orden de Compra	466	170.069.434
Ordenes de Prestación de Servicios	487	9.655.314.030
Contratos de Prestación de Servicios	13	278.895.907
TOTAL	467	43.243.202.882

Fuente: Relación contratos entregada por la Oficina Jurídica SECRETARÍA DE MOVILIDAD, 2007 – Consolidó Grupo Auditor.

3.5.1. Verificación del proceso de subrogación de Contratos del FONDATT En Liquidación a la Secretaría Distrital de Movilidad.

En ejecución del proceso auditor a las entidades sujeto de control, se realizó verificación de las Actas de Entrega por parte del Fondatt en Liquidación a la Secretaría Distrital de Movilidad correspondientes a los contratos terminados, en ejecución en la entidad y/o pendientes por liquidar, de las vigencias 1994, 1997, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 en desarrollo de la ejecución del Convenio Interadministrativo de cooperación suscrito por las entidades para tal fin.

Del anterior análisis se concluye que de los veintiún (21) contratos, que a continuación se enumeran: 12, 38, 49, 53, 63, 72, 90, 93, 120, 121, 122, 127, 135, 144, 166, 173, 175, 177, 183, 187 y 189 de 2005, que inicialmente no fueron entregados por el Fondatt en Liquidación por no haber sido encontradas las carpetas de los mismos, al momento de la entrega según oficio, DCF-00-EE-944-2008 del 22-02-08, suscrito por la Directora Corporativa del Fondatt en Liquidación se determinó que no se encontraba el contrato 189. La entidad en su respuesta al informe preliminar aclaró que se trata de la Orden de Prestación de Servicios No. 189 de 2005 y aportó la documentación soporte.

Realizada la evaluación, se determinaron las siguientes observaciones:

3.5.2. CONTRATO No. 083/2007 -
CONTRATISTA: VLADIMIRO POLO PAZ
VALOR: \$115.455.380.00

Una vez revisado el Contrato de interventoría No. 083/2007, cuyo objeto es *“Interventoría técnico, administrativa y financiera al mantenimiento rutinario de la señalización rutinaria de la señalización vial en la ciudad de Bogotá D.C. de conformidad con la propuesta presentada por el contratista, los términos de referencia los estudios de oportunidad y conveniencia, documentos que hacen parte integral del presente contrato”*

Se estableció que a fecha 5 de marzo de 2008 no se había iniciado el contrato a pesar de encontrarse suscrito desde el 26 de diciembre de 2007 sin que exista

ninguna justificación para la no ejecución del mismo después de transcurridos 40 días.

Se identificó que el Director de Asuntos Legales (E) de la Secretaría Distrital de Movilidad con oficio del 3 de enero de 2008 notificó la designación de supervisor y/o interventor, comunicación en la cual se evidencia recibido del 24 de enero de 2008 con un firma que no permite identificar quien lo recibió e igualmente contiene instructivo de las labores a cumplir y que no se han realizado.

De otra parte se suscribió acta de visita fiscal del 5 de marzo de 2008 con el Director de Asuntos Legales (e) de la Secretaría de Movilidad, quien manifestó al ser preguntado que con oficio del 3 de enero de 2008 comunica asignación de interventor sin explicar porqué no se había iniciado el contrato y porqué el interventor no había cumplido con su función a la fecha.

Así mismo se evidencia deficiencia en cuanto a la Planeación en la celebración de contratos que involucren otras entidades de naturaleza distrital, como es el Idipron, determinando asignación de recursos con incertidumbre en su ejecución que bien podrían ser utilizados en la solución de situaciones prioritarias para atender necesidades de la comunidad.

Por las anteriores consideraciones se evidencia un Hallazgo Administrativo.

3.5.3. CONTRATO No.	102/2007 -
CONTRATISTA:	ESCUELA COLOMBIANA DE INGENIERÍA
VALOR:	\$144.000.000.00

Una vez revisado el Contrato de interventoría No. 102/2007, cuyo objeto es *“Se obliga para con la Secretaría Distrital de Movilidad a la prestación del servicio de DIPLOMADO EN PEDAGOGIA EN SEGURIDAD VIAL PARA COLEGIOS, el cual se impartirá noventa y seis (96) docentes de Colegios Distritales de la Localidad de Suba del Distrito Capital de Bogota y tres (3) funcionarios que se escogerán entre la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Educación Distrital. El servicio se prestará de acuerdo con la naturaleza del mismo, los estudios de conveniencia y oportunidad de la Entidad, la propuesta del contratista”*

En desarrollo del proceso auditor se determinó a fecha 5 de marzo de 2008 que no existe información de la gestión del interventor asignado el 7 de diciembre de 2008 a quien se le comunicaron sus labores. Mediante diligenciamiento de Acta de Visita Fiscal el 4 de marzo de 2008, la ingeniera interventora, de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito manifestó que a la fecha no había entregado información con respecto al contrato de que era supervisora.

Lo anterior permite establecer deficiencias por parte de la Oficina de Asuntos Legales en lo referente al desarrollo de la contratación que ha suscrito la entidad e

ineficiencia en el seguimiento al desarrollo de las funciones de los interventores que se asignan para la contratación.

Igualmente que en el caso anterior, se evidencia deficiencia en cuanto a la Planeación en la celebración de contratos que involucran a otras entidades de naturaleza distrital, en este caso la Secretaría de Educación, determinando asignación de recursos con incertidumbre en su ejecución, que bien podrían ser utilizados en la solución de situaciones prioritarias para atender necesidades de la comunidad.

Se evidencia un Hallazgo Administrativo.

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 principalmente por el cumplimiento en las áreas normativas y legales que involucran la gestión ambiental.

La Secretaría Distrital de Movilidad, D.C. para la evaluación de la gestión ambiental, diligenció de manera deficiente los formatos establecidos para la rendición de cuenta a través del sistema SIVICOF incumpliendo la Resolución Reglamentaria 020 de Septiembre 20 de 2006 expedida por el Contralor de Bogotá.

Por la razón anterior, para efectos de adelantar el proceso auditor, el grupo, en aplicación del parágrafo 3 del artículo 14 de la mencionada Resolución 020, para obtener la información tuvo que realizarlo mediante el diligenciamiento de acta de visita de carácter fiscal y en trabajo de campo.

La Secretaría Distrital de Movilidad, D.C., entre sus objetivos específicos como autoridad de movilidad en la capital es la encargada entre otros temas, de:

- Formular y ejecutar políticas sectoriales enfocadas al cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad.
- Mejorar la prestación de los servicios de movilidad.
- Fortalecer la gestión institucional.

3.6.1. Ejecución de las políticas ambientales

Se tiene un “diagnóstico de la situación y condiciones ambientales presentes en

las sedes de la Secretaría Distrital de Movilidad. Es importante destacar aspectos como geografía, territorio, situación ambiental tanto interna como del entorno, y tener en cuenta la organización institucional (organigrama) de la entidad.” Donde se evidencia una unidad institucionalidad en la cual se destaca la estrategia de gestión y compromiso al establecer unos objetivos específicos que ayudan a la preservación y sostenibilidad que presenten afectación.

A continuación se transcriben las Metas Ambientales de la entidad:

...”

- *Formulación y adopción de políticas, programas y proyectos para el mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Bogotá D.C. garantizando la seguridad y agilidad; para la disminución del impacto ambiental producido por la movilidad motorizada en la ciudad; para el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos y para el crecimiento económico y la competitividad.*
- *Coordinar y ejercer el control de elementos contaminantes producidos por los vehículos que transitan en las vías del Distrito Capital y liderar conjuntamente con la Dirección Administrativa la implementación y sostenibilidad del Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA).*
- *Garantizar en la gestión la aplicación de las normas para el control de la contaminación ambiental, el deterioro del espacio público y de los recursos naturales en el Distrito Capital.*

...”

Con lo anterior se identifica la política ambiental que la entidad empleará para su ejecución ambiental enmarcada en el PIGA y demás normas sobre medio ambiente en lo distrital así como el uso ecoeficiente de recursos. Situación anterior que se evidencia en su Plan Institucional de Gestión Ambiental.

3.6.2. Programa de gestión ambiental interna

De conformidad con lo establecido en el Plan Institucional de Gestión Ambiental se identifica su definición, que a continuación se transcribe:

“Este programa incluye los subprogramas de mejoramiento para los problemas encontrados en la fase de diagnóstico correspondientes a los sitios de trabajo u oficinas. Tales como problemas de ventilación, iluminación, temperatura, ruido y contaminación visual. Igualmente se plantea un subprograma para uso eficiente del agua, energía eléctrica, aire y manejo de residuos sólidos.”

Ya en la práctica la Secretaría Distrital de Movilidad para adelantar su evaluación y control de las estrategias de carácter ambiental utiliza parámetros que a continuación se identifican:

- Se tienen estadísticas de consumo energético e hídrico que hacen referencia a lo interno.
- Se hace un mantenimiento vehicular, referente a la sincronización de gases.
- Se tiene prevista la instalación de ahorradores de agua, bombillos ahorradores de energía para un control de consumo.
- Con el auspicio del SENA se efectuó capacitación sobre el medio ambiente y

crear conciencia de su importancia dentro de los funcionarios de la entidad.

3.6.3. 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”*.

Como producto de la evaluación, se pudo determinar en lo referente a los Programas y proyectos de la gestión ambiental, producto del proceso auditor y manifestación expresa de funcionarios de la entidad en Acta de visita fiscal que:

“El aporte de la Secretaría Distrital de Movilidad en gestión ambiental para la vigencia 2007 se realizó a través del proyecto de inversión 6219 “Apoyo Institucional Convenio STT y Policía Nacional)” ejecutó el contrato 087 de 2007 el cual tiene por objeto “suministro e instalación y puesta en operación de componentes para la conversión de setenta y cuatro (74) vehículos entregados en comodato a la estación metropolitana de tránsito de Bogotá D.C”. Por valor de \$205.350.000.oo. De igual manera la SDM suministra mediante este mismo proyecto de inversión toda la logística necesaria que requiere la Policía Metropolitana de Tránsito para el desarrollo de sus funciones, encaminadas entre otras al control de emisión de gases y contaminantes que afectan la calidad del aire en la ciudad. A través del Grupo de Ecología de la Policía Metropolitana de Tránsito, se realizaron controles en vía a fuentes móviles de contaminación.”

“De otra parte, mediante Contrato 220 por valor de \$792.000.000 suscrito por FONDATT en el mes de Diciembre de 2006, el cual fue subrogado y ejecutado por la SDM con reservas 2006, cuyo objeto fue la entrega a título de venta de opacímetros de flujo parcial y analizadores de gases e instalación con su respectivos kits completos para el Plan Mejoramiento Ambiental del D.C., con destino a la Estación Metropolitana de Bogotá. Con estos equipos se contribuyó enormemente en el control de las emisiones de gases y en mejoramiento ambiental de la ciudad.”

Respecto a lo anterior, se pudo comprobar que se tiene implementado el Programa Institucional de Gestión Ambiental (PIGA) interno, en el cual se encuentra definida su ejecución partiendo de un análisis de las condiciones ambientales, condiciones ambientales del entorno, condiciones ambientales internas, organización institucional, uso y manejo de recursos y formulación. Lo anterior se encuentra debidamente legalizado y en ejecución a partir del mes de agosto del año 2007

3.6.4. 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".

Verificada la Información mediante cruce con el componente de integralidad de Presupuesto e información suministrada directamente por la Secretaría Distrital de Movilidad a la Contraloría de Bogotá, se determinó apropiación definitiva en la vigencia 2007 identificada como Gastos Ambientales asociados a su funcionamiento en cuantía de \$38.161.786 sobre los cuales se generaron compromisos que ascienden a la suma \$32.723.993, con lo cual se cumple lo previsto en el precitado acuerdo.

3.6.4.1 Nivel interno

El primer eje, que se desarrolla al interior de la entidad involucra los siguientes Componentes:

- Componente hídrico

A continuación se muestra el consumo en metros cúbicos y su valor pagado durante la vigencia terminada el 31 de diciembre de 2007, de conformidad con los cuadros presentados a continuación:

CUADRO No.24
REGISTRO HISTÓRICO DE CONSUMO DE AGUA DURANTE EL AÑO 2007

M3

SEDES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
Movilidad													0
Supercade										0		0	0
Semaforización Chicó		56		76		161		89		90			472
Bodega Alamos		231	110			106				268		243	958
Casa Normandía		58	38			44				121		122	383
Almacén	125	79		51		90		90		90		196	721
Parque Infantil Campín		9	11			27				31		26	104
Casa Américas		25		21		22		31		42		174	315
Estación Metropolitana		1.175		584		687		865		977		685	4973
Sede Paloquemao Fondatt		484	0	462									946
Patio 4		150		146									296
Inmovilizados-Insp.14		162		129									291
Casa veintiuna		51		13									64
Parque Infantil Galicia		18		26									44
Inspecciones Lourdes		265		76						113			454
Archivo		112		161									273
Total	125	2875	159	1745		1137		1075		1.732		1.446	10294

Fuente: Informe Secretaría Distrital de Movilidad

CUADRO No.25
HISTORICO PAGADO DURANTE EL AÑO 2007 - ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

Pesos

SEDES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
Movilidad										-			-
Supercade										52.971		13.000	65.971
Semaforización Chicó		187.280		248.470		525.090		298.830		89.750	122.770		1.472.190
Bodega Alamos		720.090	352.830			357.130				863.010		782.940	3.076.000
Casa Normandía		193.370	132.780			155.770				399.000		401.690	1.282.610
Almacén		257.300		172.470		301.300		301.230		300.650		844.473	2.177.423
Parque Infantil Campín		44.180	50.340			103.100				115.070		99.280	411.970
Casa Américas		130.990		128.600		129.900		172.400		224.475		625.670	1.412.035
Estación Metropolitana		3.611.000		1.840.060		2.205.250		2.763.110		3.129.530		2.200.010	15.748.960
Sede Paloquemao Fondatt		1.490.380		1.425.750									2.916.130
Patio 4		473.470		462.040									935.510
Inmovilizados-Insp.14		510.010		410.350									920.360
Casa veintiuna		172.060		56.630									228.690
Parque Infantil Galicia		71.580		96.050									167.630
Inspecciones Lourdes		1.678.080		1.227.041						3.026.568			5.931.689
Archivo		531.070		808.425									1.339.495
TOTALES		10.070.860	535.950	6.875.886	-	3.777.540	-	3.535.570	-	8.201.024	122.770	4.967.063	38.086.663

Fuente: Informe Secretaría Distrital de Movilidad

- Componente energético

La información que se presenta en los siguientes cuadros corresponde a los consumos en kw y su valor durante la vigencia fiscal 2007. De conformidad con información suministrada por la entidad se aclara ...“que en estos consumos, hasta el cuarto mes se encontraban incluidos los predios del FONDATT en liquidación, de igual forma, se encuentran incluidos los pagos que se realizaron sobre el predio que tenía arrendado el FONDATT en liquidación y subrogado a la entidad con Luque Medina.”...

CUADRO No.26
REGISTRO HISTORICO DE CONSUMO DE ENERGIA DURANTE LA VIGENCIA 2007

SEDES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Movilidad							11.494	11.710		28.591		10.435
Supercade								7.234	3.617			5.384
Parque Infantil Campín		174	33	35	34	22	64	103	111	89		84
Semaforización Chicó		21.259	10.351	4.466	8.255	9.561	8.821	7.735	9.006	12.220		12.725
Bodega Alamos		480	120	80	80	40	280	160	200	80		160
Casa Normandía		3.831	762	809	770	1.094	1.736	1.751	1.843	1.843		2.728
Patio Unico		7.898		2.579	3.795	2.930	2.742	3.648	3.433	3.354	1.529	3.327
Almacén		4.120	2.840	1.690	1.680	1.800	1.880	1.800	1.800	1.640		3.680
Tunal		0	0	0	0	0	0	2.320	2.240	3.640		3.800
Casa Américas		176	200	446	160	153	183	258	191	1.154	1.480	1.528
Estación Metropolitana		25.280	12.640		16.320	10.960	10.880	12.000	11.760	11.520	6.880	12.800
Sede Paloquehao Fondatt		135.200	61.600	64.800								
Patio 4		4.269		1.844								
Casa Veintiuna		4.436		324								
Inmovilizados-Inspección 14		11.183		5.299								
Archivo		2.509		2.318		6.087						
Inspecciones Lourdes		5.811		4.999		3.422				0		
Parque infantil Américas		26		24		62						
Parque Infantil Montebello		84		37								
Parque Infantil Bosa		44		57		43						
Parque Infantil Galicia		16		6								
Total		226.796	103.454	86.460	31.094	26.560	38.080	48.719	34.201	64.131	9.889	56.651

Fuente: Informe Secretaria Distrital de Movilidad

CUADRO No.27
HISTORICO PAGADO DURANTE EL AÑO 2007 ENERGIA

SEDES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Movilidad							3.399.490	38.875.770		8.050.310	3.605.260	3.600.726
Supercade							3.602.300	2.070.830	1.015.010			1.523.288
Parque Infantil Campín		39.856	7.646	8.230	8.000	5.180	15.030	24.170	25.970	20.770	22.610	19.790
Semaforización Chicó		5.945.160	2.917.734	1.280.030	2.367.460	2.731.490	2.524.200	2.189.950	2.549.660	3.499.510		3.625.315
Bodega Alamos		109.267	27.656	18.710	18.720	9.380	65.420	37.590	46.550	18.590	37.370	37.500
Casa Normandía		877.344	176.545	190.230	180.500	257.750	404.900	411.430	429.740	433.730		831.541
Patio Unico		2.168.713	1.059.271	727.700	1.071.190	825.390	772.870	1.020.540	966.900	940.710	1.011.090	940.190
Almacén		937.311	654.519	458.470	392.150	422.540	436.500	421.180	417.550	384.520		862.906
Tunal		0	0	0	0	0	0	651.340	627.150	1.024.490		1.387.178
Casa Américas		144.320	55.840	54.570	44.970	43.170	51.260	72.460	53.650	593.560	418.990	433.150
Estación Metropolitana		5.756.223	2.913.070		3.798.680	2.563.210	2.553.330	2.792.780	2.751.320	2.679.950	3.104.630	2.988.766
Sede Paloquehao Fondatt		26.517.812	12.051.544	12.814.050								
Patio 4		983.777		427.230		455.290						
Casa Veintiuna		1.048.987		77.327								
Inmovilizados-Inspección 14		2.560.082		1.227.707								
Archivo		1.593.720		697.580		807.700						
Inspecciones Lourdes		2.047.730		1.255.840		1.055.950				2.300.790		
Parque infantil Américas		5.947		5.560		14.580						
Parque Infantil Montebello		19.181		8.572								
Parque Infantil Bosa		12.057		15.847		12.130						
Parque Infantil Galicia		3.773		1.432								
TOTALES		50.771.260	23.580.920	17.897.640	7.881.670	6.858.110	13.825.300	48.568.040	8.883.500	19.946.930	8.199.950	16.250.350

Fuente: Informe Secretaria Distrital de Movilidad

- **Componente atmosférico:**

De conformidad con información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, la entidad cuenta con un parque automotor de diecisiete (17) vehículos que se encuentran asignados para el desarrollo de sus diferentes actividades. Mediante la suscripción del contrato No.101 de 2007 se realizó el mantenimiento de este parque automotor. En el cuadro siguiente se evidencia igualmente la fecha de expedición de los Certificados de Revisión Técnico Mecánica de los vehículos lo que permite establecer el control que tiene la entidad referente al control de la emisión de gases contaminantes al medio ambiente.

CUADRO No.28
PARQUE AUTOMOTOR AL SERVICIO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

No.	VEHICULO	PLACA	FECHA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA.
1	CHEVROLET VITARA	BID 355	Feb-08
2	CHEVROLET TROOPER	OBC 396	Feb-08
1	CHEVROLET KODIAK Camión	OBE 045	Feb-08
2	TOYOTA LAND CRUISER	BJL 977	Mar-08
3	CHEVROLET 350-Camión	OBD 977	Mar-08
4	FORD 350 camión	OBC 397	Mar-08
5	CHEVROLET TROOPER	OBC 757	Mar-08
6	CHEVROLET TROOPER	OBC 758	Abr-08
7	MOTO	ALI 21	May-08
8	CHEVROLET TROOPER	OBC 760	Jul-08
9	CHEVROLET GRAND VITARA	OBG 460	Jul-08
10	NISSAN SENTRA	OBD 700	Jul-08
11	MAZDA B 2200	OBG 100	Jul-08
12	MOTO	ALI 22	Ago-08
13	MITSUBISHI SW	OBB 911	Sep-08
14	CHEVROLET	OBE 344	Dic-08
15	CHEVROLET	OBE 374	Dic-08
16	MAZDA 323	OBD 154	Dic-08
17	NISSAN - MONTACARGA	OA 7941	NO APLICA

Fuente: Secretaría de Movilidad - 2008

- **Componente residuos sólidos**

Con relación a este aspecto se pudo establecer que la entidad viene adelantando la siguiente gestión: *“En concordancia con lo establecido en el PIGA interno, la subdirección administrativa solicitó desde el 26 de septiembre de 2007 mediante oficio SGC-DAF-21528-892 a la Dirección de Asuntos Legales de la entidad, la celebración de*

un convenio cuyo objeto sea la recolección, transporte y disposición final de los residuos sólidos reutilizables generados en las distintas sedes de la entidad; de igual forma el 07 de noviembre de 2007 se solicitó la aprobación del plan de acción interno de la SDM a la unidad administrativa especial de servicios públicos, de acuerdo a lo establecido en el decreto 400 de 2004.” Y corrobora la siguiente “el día 19 de febrero de 2008, se recibe comunicación de la dirección de asuntos legales en la cual solicita a la subdirección administrativa realizar los ajustes pertinentes a los estudios previos para la elaboración del convenio, situación que fue enviada mediante oficio SDM - DAV - 11743-748 del 05 de marzo de 2008.”. Se le debe hacer seguimiento a este componente por tener unas variables amplias que requieren establecer un proceso para determinar su cumplimiento.

3.6.4.2. Nivel externo

- Componente atmosférico

Para determinar el aporte de la Secretaría Distrital de Movilidad en la gestión ambiental para la vigencia 2007 es necesario identificar en la ejecución del proyecto de inversión 6219 “*Apoyo Institucional Convenio STT y Policía Nacional*” el contrato 087 de 2007 el cual tiene por objeto “*Suministro e instalación y puesta en operación de componentes para la conversión de setenta y cuatro (74) vehículos entregados en comodato a la estación metropolitana de tránsito de Bogotá D.C.*” por valor de \$205.35 millones. De otra parte la Secretaría Distrital de Movilidad mediante este mismo proyecto de inversión suministra la logística necesaria que requiere la Policía Metropolitana de Tránsito para el desarrollo de sus funciones, encaminadas al control de emisión de gases y contaminantes que afectan la calidad del aire en la ciudad. Su desarrollo se realiza a través del Grupo de Ecología de la Policía Metropolitana de Tránsito mediante la realización de controles en vía a fuentes móviles de contaminación.

Igualmente, mediante Contrato 220 por valor de \$792.millones suscrito por el Fondo de educación y Seguridad Vial - FONDATT en el mes de Diciembre de 2006, que fue objeto de subrogación y realizada su ejecución por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad con cargo a reservas de la vigencia 2006, cuyo objeto fue la entrega a título de venta de opacímetros de flujo parcial y analizadores de gases e instalación con su respectivos kits completos para el Plan Mejoramiento Ambiental del D.C., con destino a la Estación Metropolitana de Tránsito de Bogotá.

3.7. SEGUIMIENTO A PLAN DE MEJORAMIENTO

3.7.1. Capacidad Transportadora

Al consultar en la Página Web de la Secretaría de la Movilidad existen 13 Empresas de Transporte Público Colectivo cuyo parque automotor excede la capacidad máxima establecida por la resolución 278 de 2005, de conformidad con el siguiente cuadro:

CUADRO No.29
EMPRESAS CON PARQUE AUTOMOTOR SUPERIOR A LA CAPACIDAD MÁXIMA
AUTORIZADA

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÁXIMA	PARQUE AUTOMOTOR	Diferencia
9010	BUSES ROJOS LTDA.	70	71	1
9040	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA.	622	629	7
9490	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES EL CÓNDROR	395	414	19
9520	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES PENNSILVANI	1117	1154	37
9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A	381	382	1
9670	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES SOCORRO.	30	31	1
9855	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE	121	123	2
9910	EXPRESO IMPERIAL S.A.	111	114	3
9970	UNION TRANSPORTADORA NORTE Y SUR S.A.	84	94	10
9982	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES AURES LTDA.	67	78	11
9983	COMUNITARIA DE TRANSPORTES DE SUBA S.A.	73	80	7
9989	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CERRO NORTE LTDA.	57	64	7
9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR S.A.	141	143	2
				108

Fuente: Página WEB Secretaría Distrital de Movilidad – Análisis Grupo auditor.

De lo que se puede concluir que la acción correctiva planteada por la entidad, a pesar de haberse cumplido en un 100% (emitir una circular) no contribuye eficazmente a la eliminación de la situación planteada en el hallazgo administrativo 2.5.2.2., razón por la cual en la práctica se sigue presentando la observación.

Así mismo, en consulta en la Página Web de la Secretaría de la Movilidad existen 15 Empresas de Transporte Público Colectivo cuyo parque automotor es inferior a la capacidad mínima determinada por la resolución 278 de 2005, que se presenta en el siguiente cuadro :

CUADRO No.30
EMPRESAS CON PARQUE AUTOMOTOR INFERIOR A LA CAPACIDAD MÍNIMA
AUTORIZADA

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	CAP. MÍNIMA	PARQUE AUTOMOTOR	Diferencia
9000	BUSES AMARILLOS Y ROJO S.A.	185	167	-18
9030	PROMOTORA DE TRANSPORTES UNIVERSO S.C.A.	360	344	-16
9100	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DEL DISTRITO	224	220	-4
9120	EMPRESA VECINAL DE TRANSPORTADORES DE SUBA S.A.	247	221	-26
9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES LTDA.	100	67	-33
9170	REPÚBLICANA DE TRANSPORTES S.A.	242	217	-25
9180	TRANSPORTES RAPIDO PENSILVANIA S.A.	724	651	-73
9190	SOCIEDAD IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA AUTOMOTORA S.	937	809	-128
9200	TRANSPORTES BERMÚDEZ S.A	224	211	-13
9250	UNION COMERCIAL DE TRANSPORTES S.A.	439	431	-8
9280	EXPRESO SUR ORIENTE S.A.	357	352	-5
9315	UNION AUTOMOTORA DE URBANOS ESPECIALES UNITURS LTD	19	4	-15
9360	SERVICIO TRANSPORTES URBANOS DE LUJO LTDA.	50	43	-7
9996	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES LA FLORIDA LTD	147	141	-6
13051	TRANSMOPAQ S.A	8	5	-3
				-380

Fuente: Pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad – Análisis Grupo auditor.

De lo que se puede concluir que la acción de mejora planteada por la entidad a pesar de haberse cumplido al 100% (emitir una circular) no contribuye a la eliminación de la situación planteada en el hallazgo administrativo 2.5.2.3., razón por la cual se sigue presentando la observación.

Igualmente al consultar en la Página Web de la Secretaría de la Movilidad existen 2 Empresas de Transporte Público Colectivo cuyo plan de ajuste es cero, no acatando el decreto 170 de 2001 y la resolución 415 de 2003, tal como se describe a continuación:

CUADRO No.31
EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO CON PLAN DE AJUSTE CERO

CODIGO EMPRESA	NOMBRE EMPRESA	PLAN DE AJUSTE
9315	UNION AUTOMOTORA DE URBANOS ESPECIALES UNITURS LTD	0
13051	TRANSMOPAQ S.A	0

Fuente: Pagina WEB Secretaría Distrital de Movilidad – Análisis Grupo auditor.

De lo anterior se puede concluir que la acción correctiva planteada por la entidad, a pesar de haberse cumplido al 100% (emitir una circular) no contribuye a la eliminación de la situación planteada en el hallazgo administrativo 2.5.2.1., persistiendo la observación, razón por la cual se mantiene como hallazgo administrativo..

3.8. SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADOPTADAS FRENTE A LOS CONTROLES DE ADVERTENCIA FORMULADOS

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

En el seguimiento al Control de Advertencia formulado, por la Contraloría de Bogotá, por la posible pérdida de recursos provenientes del “Factor de Calidad”, teniendo 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. ...” y sus decretos reglamentarios el control del Patrimonio Autónomo en el cual se consignan los recursos provenientes del Factor de calidad corresponde a la Secretaría Distrital de la Movilidad.

3.8.1.1. Liquidación Factor de Calidad a Enero 31 de 2008.

Se realizó la evaluación al comportamiento presentado en la liquidación y recaudo del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio – Factor de Calidad, tomando como base la última información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, con fecha de corte Enero 31 de 2008. De acuerdo con lo argumentado en el Control de Advertencia y teniendo claro que el factor de calidad corresponde a un componente adicional a la tarifa del

servicio de transporte público colectivo, asumido directamente por los usuarios del servicio de transporte público colectivo al momento de cancelar su pasaje, con el propósito de reducir el índice de sobreoferta.

De acuerdo con el numeral 2 del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993, la Operación del Transporte Público es un servicio público bajo el control y vigilancia del Estado, el cual para una prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad deberá ser ejercida por la autoridad de tránsito respectiva, en el caso presente la Secretaría Distrital de Movilidad

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 objetivo de constituir Patrimonio Autónomo a través de fiduciarias, a las que previamente se diera acreditación, y que administren los recursos para ser utilizados como fuente de pago en la adquisición de vehículos que conforman la sobreoferta.

Según lo determinado en el Artículo 12 de la Resolución 392 en concordancia con el Artículo 25 del Decreto 115 de 2003 del mismo año, el recaudo de los recursos para el mejoramiento de la calidad del servicio Factor de Calidad se deberá realizar por las empresas de transporte público y deberá ser consignado a favor del Patrimonio Autónomo.

En el seguimiento realizado a los valores liquidados y a los consignados en las diferentes fiducias teniendo como base la información con corte a Enero 31 de 2008, se evidenció que las sesenta y seis (66) empresas autorizadas, por la autoridad de tránsito, para prestar el servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá, D.C., han celebrado los convenios.

Es importante aclarar que, la Secretaría Distrital de Movilidad ha liquidado los intereses por mora en el pago de los recursos del Factor de Calidad determinando que a Enero 31 de 2008, el valor adicional por intereses de mora asciende a la suma de \$44.923.41 millones.

De acuerdo con el reporte de la Secretaría Distrital de Movilidad, en el siguiente cuadro, se muestran los valores liquidados y los valores consignados en las fiduciarias HSBC. y CORFICOLOMBIANA, así como los valores liquidados por intereses de mora, desde la fecha de constitución del patrimonio autónomo (Agosto 18 de 2003) hasta la fecha de corte de Enero 31 de 2008:



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

CUADRO No. 32
LIQUIDACIÓN CAPITAL E INTERESES FACTOR DE CALIDAD A ENERO 31 DE 2008

Pesos \$

No.	COD	EMPRESAS	Valor Liquidado (\$)	EN FIDUCIAS		CAPITAL NO ENTREGADO A FIDUCIAS	VALOR LIQUIDADO INTERESES (12%) POR MORA	TOTAL DEUDA CAPITAL (+) INTERESES
				FIDUCIARIA	Vr. Depositado en Fiducia (\$)			
1	9000	BARSA	\$ 1.073.392.342,1	HSBC	\$ 413.119.458,9	\$ 660.272.883,2	\$ 310.975.994,5	\$ 971.248.877,7
2	9010	BUSES ROJOS	\$ 845.936.811,6	CORFICOLOMBIANA	\$ 168.553.634,0	\$ 677.383.177,6	\$ 317.417.318,3	\$ 994.800.495,9
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	\$ 3.389.792.875,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.148.111.541,7	\$ 2.241.681.333,7	\$ 1.205.421.465,5	\$ 3.447.102.799,2
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	\$ 2.933.527.208,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 3.012.361.983,1	-\$ 78.834.774,8	\$ 330.621.125,8	\$ 251.786.351,0
5	9040	COONAL	\$ 5.593.915.428,9	CORFICOLOMBIANA	\$ 5.560.381.740,6	\$ 33.533.688,3	\$ 1.048.951.056,6	\$ 1.082.484.745,0
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	\$ 1.723.099.340,0	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.578.437.171,3	\$ 144.662.168,8	\$ 535.567.699,6	\$ 680.229.868,3
7	9060	COPENAL	\$ 2.539.266.924,5	HSBC	\$ 279.739.415,3	\$ 2.259.527.509,2	\$ 1.027.740.693,9	\$ 3.287.268.203,1
8	9065	COOTRANSABASTOS	\$ 1.036.451.067,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 437.236.350,0	\$ 599.214.717,2	\$ 388.753.406,8	\$ 987.968.124,0
9	9070	COOTRANSNIZA	\$ 2.584.924.364,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.333.035.130,8	\$ 1.251.889.233,5	\$ 965.955.720,3	\$ 2.217.844.953,7
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	\$ 4.837.946.440,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 578.151.489,0	\$ 4.259.794.951,3	\$ 1.922.443.268,4	\$ 6.182.238.219,7
11	9090	COMNALMICROS	\$ 7.061.820.817,8	HSBC	\$ 812.239.894,5	\$ 6.249.580.923,3	\$ 2.754.643.935,2	\$ 9.004.224.858,5
12	9100	COOTRANUNIDOS	\$ 2.243.954.341,0	CORFICOLOMBIANA	\$ 286.958.097,0	\$ 1.956.996.244,0	\$ 880.123.216,6	\$ 2.837.119.460,6
13	9110	EXBOSA	\$ 1.985.113.611,5	HSBC	\$ 1.994.280.365,2	-\$ 9.166.753,7	\$ 196.144.278,3	\$ 186.977.524,6
14	9120	EVETRANS	\$ 2.127.022.496,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.543.743.920,0	\$ 583.278.576,8	\$ 712.845.263,1	\$ 1.296.123.839,9
15	9130	COONALCETECE	\$ 188.190.719,7	HSBC	\$ 189.308.938,2	-\$ 1.118.218,5	\$ 2.689.492,6	\$ 1.571.274,1
16	9140	FLOTA USAQUEN	\$ 2.713.566.742,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.859.920.438,0	\$ 853.646.304,8	\$ 922.933.136,1	\$ 1.776.579.440,9
17	9150	NUOVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	\$ 778.776.147,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 409.594.959,0	\$ 369.181.188,8	\$ 249.030.971,6	\$ 618.212.160,4
18	9160	NUOVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	\$ 1.858.107.559,6	HSBC	\$ 1.652.070.029,8	\$ 206.037.529,8	\$ 203.918.058,4	\$ 409.955.588,2
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	\$ 1.866.624.939,6	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.867.598.346,0	-\$ 973.406,4	\$ 259.005.501,7	\$ 258.032.095,3
20	9180	TRANS RAPIDO PENNSILVANIA	\$ 5.494.912.106,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.133.483.116,0	\$ 4.361.428.990,3	\$ 2.118.680.498,6	\$ 6.480.109.488,9
21	9190	SIDAUTO	\$ 6.147.511.572,3	HSBC	\$ 2.223.570.591,9	\$ 3.923.940.980,4	\$ 2.305.682.889,9	\$ 6.229.623.870,2
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	\$ 2.093.867.115,1	CORFICOLOMBIANA	\$ 907.164.454,4	\$ 1.186.702.660,7	\$ 816.155.486,6	\$ 2.002.858.147,3
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	\$ 1.741.299.248,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 792.866.398,0	\$ 948.432.850,4	\$ 651.442.434,6	\$ 1.599.875.285,0
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	\$ 9.285.035.583,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 6.364.437.073,6	\$ 2.920.598.509,6	\$ 2.508.185.261,9	\$ 5.428.783.771,4
25	9230	BUSES BLANCOS	\$ 6.079.228.014,5	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.189.053.881,0	\$ 4.890.174.133,5	\$ 2.325.303.649,5	\$ 7.215.477.783,0
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	\$ 1.949.203.931,9	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.944.469.150,0	\$ 4.734.781,9	\$ 346.942.426,3	\$ 351.677.208,2
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	\$ 3.593.236.505,5	CORFICOLOMBIANA	\$ 2.722.937.449,6	\$ 870.299.055,9	\$ 777.501.599,3	\$ 1.647.800.655,3
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	\$ 8.904.511.760,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.970.705.795,0	\$ 6.933.805.965,4	\$ 3.612.322.314,9	\$ 10.546.128.280,3
29	9280	EXPRESUR	\$ 2.907.483.485,7	CORFICOLOMBIANA	\$ 1.990.917.415,0	\$ 916.566.070,7	\$ 1.015.374.574,3	\$ 1.931.940.645,0
30	9315	LINEAS UNITURS	\$ 44.210.641,0	CORFICOLOMBIANA	\$ 13.481.070,0	\$ 30.729.571,0	\$ 19.818.735,7	\$ 50.548.306,7
31	9340	COOTRANSKENEDY	\$ 2.043.792.723,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 485.389.934,0	\$ 1.558.402.789,4	\$ 764.825.470,1	\$ 2.323.228.259,5
32	9360	TRANSERVILLUJO	\$ 402.545.137,0	HSBC	\$ 194.751.783,6	\$ 207.793.353,4	\$ 119.257.474,5	\$ 327.050.827,9
33	9420	SOTRANDES	\$ 3.520.822.906,2	HSBC	\$ 3.524.199.824,4	-\$ 3.376.918,2	\$ 208.508.263,8	\$ 205.131.345,6
34	9470	TRANSFONTIBON	\$ 2.436.207.468,0	CORFICOLOMBIANA	\$ 88.199.661,0	\$ 2.348.007.807,0	\$ 967.662.447,2	\$ 3.315.670.254,2
35	9490	COOINTRACONCONDOR	\$ 3.587.908.804,6	CORFICOLOMBIANA	\$ 3.026.234.141,0	\$ 561.674.663,6	\$ 1.239.998.057,4	\$ 1.801.672.721,0
36	9520	COOTRANS PENNSILVANIA	\$ 7.867.754.930,2	HSBC	\$ 984.172.358,0	\$ 6.883.582.572,2	\$ 3.067.139.884,2	\$ 9.950.722.456,4
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	\$ 3.338.524.569,9	CORFICOLOMBIANA	\$ 3.338.367.738,9	\$ 156.831,0	\$ 321.371.017,0	\$ 3.215.527.848,0
38	9570	COCEVES	\$ 960.052.196,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 338.757.388,0	\$ 621.294.808,2	\$ 357.951.769,4	\$ 979.246.577,6
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	\$ 2.140.689.558,9	CORFICOLOMBIANA	\$ 753.020.769,0	\$ 1.387.668.789,9	\$ 818.389.350,6	\$ 2.206.038.140,5
40	9635	TRANSMODELO	\$ 585.355.552,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 73.769.625,0	\$ 511.585.927,4	\$ 223.300.547,7	\$ 734.886.475,1
41	9640	UCOTRANS	\$ 380.348.447,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 48.800.531,0	\$ 331.547.916,8	\$ 150.436.198,3	\$ 481.984.115,1
42	9670	COOTRANSOCORRO	\$ 176.069.318,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 88.062.853,0	\$ 88.006.465,8	\$ 64.864.014,2	\$ 152.870.480,0
43	9700	COODILTRA	\$ 1.112.485.907,7	HSBC	\$ 202.759.915,1	\$ 909.725.992,6	\$ 425.897.197,8	\$ 1.335.623.190,4
44	9710	UCOLBUS	\$ 3.288.611.975,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 3.300.788.228,0	-\$ 12.176.252,8	\$ 1.010.118.819,9	\$ 997.942.567,1
45	9760	COOTRANSBOSA	\$ 873.282.222,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 776.802.812,0	\$ 96.479.410,4	\$ 273.403.113,5	\$ 369.882.523,9
46	9855	COOTRANSORTE	\$ 530.794.306,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 143.511.656,8	\$ 387.282.649,5	\$ 193.135.468,7	\$ 580.418.118,2
47	9910	EXIMS	\$ 1.270.801.451,6	HSBC	\$ 892.727.006,0	\$ 378.074.445,6	\$ 392.389.722,5	\$ 770.464.168,0
48	9940	TRANSCONFORT	\$ 1.627.178.306,8	HSBC	\$ 85.641.041,6	\$ 1.541.537.265,2	\$ 639.865.976,6	\$ 2.181.403.241,9
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	\$ 795.621.432,5	CORFICOLOMBIANA	\$ 400.897.331,0	\$ 394.724.101,5	\$ 285.703.592,4	\$ 680.427.693,9
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	\$ 1.550.675.510,6	CORFICOLOMBIANA	\$ 923.024.481,4	\$ 627.651.029,2	\$ 563.989.966,2	\$ 1.191.640.995,4
51	9980	SOTRANMIUR	\$ 590.104.150,4	CORFICOLOMBIANA	\$ 173.971.161,0	\$ 416.132.989,4	\$ 196.848.077,2	\$ 612.981.066,6
52	9981	COOPZOBOSA	\$ 185.571.896,8	HSBC	\$ 53.045.159,7	\$ 132.526.737,1	\$ 61.749.991,3	\$ 194.276.728,4
53	9982	COOTRAURES	\$ 314.671.466,6	CORFICOLOMBIANA	\$ 316.684.747,0	-\$ 2.013.280,4	\$ 92.841.336,6	\$ 90.828.056,2
54	9983	COTRANSUBA	\$ 353.154.492,5	CORFICOLOMBIANA	\$ 231.627.982,8	\$ 121.526.509,7	\$ 118.090.919,5	\$ 239.617.429,3
55	9984	COOTRANSFONTIBON	\$ 125.418.954,1	CORFICOLOMBIANA	\$ 62.888.990,5	\$ 62.529.963,6	\$ 42.082.573,5	\$ 104.612.537,1
56	9985	COOTRAPAN	\$ 51.786.257,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 43.840.920,0	\$ 7.945.337,2	\$ 8.138.555,1	\$ 16.083.892,3
57	9986	COOTRANS MOLINOS	\$ 111.522.346,7	HSBC	\$ 92.615.012,3	\$ 18.907.334,4	\$ 12.012.094,6	\$ 30.919.429,0
58	9987	COOTRANSBOGOTA	\$ 147.878.098,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 77.200.433,0	\$ 70.677.665,2	\$ 43.338.484,6	\$ 114.016.149,8
59	9988	TRANSANDINO	\$ 660.168.946,2	CORFICOLOMBIANA	\$ 95.779.584,0	\$ 564.389.362,2	\$ 257.028.501,6	\$ 821.417.863,8
60	9989	COOTRANSCORTE	\$ 293.942.848,9	CORFICOLOMBIANA	\$ 308.483.641,9	-\$ 14.540.793,0	\$ 80.953.007,3	\$ 66.412.214,3
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	\$ 238.968.732,3	HSBC	\$ 205.087.299,7	\$ 33.881.432,6	\$ 17.808.528,7	\$ 51.689.961,3
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	\$ 243.941.144,3	CORFICOLOMBIANA	\$ 76.601.291,0	\$ 167.339.853,3	\$ 91.736.804,5	\$ 259.076.657,8
63	9993	TRANSCALERO	\$ 139.535.791,0	CORFICOLOMBIANA	\$ 131.753.693,5	\$ 7.782.097,5	\$ 24.871.753,2	\$ 32.663.850,7
64	9994	TAMPA DC	\$ 399.772.722,9	HSBC	\$ 125.836.693,9	\$ 273.936.029,0	\$ 154.652.107,2	\$ 428.588.136,3
65	9996	COOTRANSFLORIDA	\$ 1.621.062.415,8	CORFICOLOMBIANA	\$ 303.007.262,0	\$ 1.318.055.153,8	\$ 645.553.019,8	\$ 1.963.608.173,6
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCART	\$ 637.484.774,1	CORFICOLOMBIANA	\$ 61.707.822,0	\$ 575.776.952,1	\$ 254.932.215,8	\$ 830.709.167,9
TOTALES			\$ 140.226.437.908,0		\$ 68.407.940.069,70	\$ 71.818.497.838,30	\$ 44.923.417.797,2	\$ 116.741.915.635,5

Fuente: Información reportada Secretaría Distrital de Movilidad - Analisis equipo auditor.

La información anterior permite establecer que el valor total de los recursos provenientes del Factor de Calidad liquidado a Enero 31 de 2008, asciende a la suma de \$140.226.44 millones, de los cuales se encuentran efectivamente consignados en las fiduciarias HSBC y CORFICOLOMBIANA \$68.407.94 millones, evidenciando que por el incumplimiento a lo establecido en el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad vigente, a la fecha de corte tomada por esta auditoría, se encuentran en poder de las empresas de transporte público colectivo la suma de \$71.818.50 millones.

De acuerdo con los anteriores cálculos este Ente de Control establece que se sigue presentando retención irregular de dineros por parte 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, que adicionado con los intereses causados permite cuantificar el hallazgo administrativo con incidencia fiscal y disciplinaria, de la siguiente manera:

	Millones de \$
Valor liquidado por Factor de Calidad(Enero 31/08)	\$ 140.226.44
Menos (-) Valor consignado en las Fiduciarias	\$ 68.407.94
Diferencia: Valor por consignar al Fondo	\$ 71.818.50
Menos (-) Valor determinado en auditorías anteriores	\$ 92.727.25
Más (+) Valor intereses causados (Enero 31 de 2008)	\$ 44.923.41
Valor total detrimento	\$ 116.741.91
Mayor valor. detrimento (Enero de 2008)	\$ 24.014.66

Del valor total del detrimento se ha dado traslado a la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva, donde cursan procesos por valor de \$92.727.25 millones. Como resultado de esta auditoría el mayor valor del detrimento se estima en \$24.014,66 millones que corresponde a la diferencia entre \$116.741.91 millones y 92.727.25 millones.

3.9. PUNTO DE CONTROL FONDATT EN LIQUIDACIÓN

3.9.1. Evaluación de los Estados Contables.

El Fondo de Ecuación y Seguridad Vial Fondatt, contó hasta la vigencia terminada en Diciembre 31 de 2006 con la naturaleza jurídica de un establecimiento público descentralizado del orden distrital con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Como hecho importante a tener en cuenta para el desarrollo de la presente auditoría, durante la vigencia anterior al 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, el Alcalde profirió 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”. Adicionalmente en Junio 25 de 2007 se produce la expedición del Decreto 258 “Por el cual se adoptan unas medidas administrativas para la liquidación del FONDATT EN liquidación”.

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.

El liquidador será de libre designación y remoción del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. estará sujeto al mismo régimen de requisitos para el desempeño del cargo, inhabilidades, incompatibilidades, responsabilidades y demás disposiciones previstas para el representante legal de la respectiva entidad pública en liquidación.

En la estructura del Balance General del Fondo de Educación y Seguridad Vial– FONDATT EN LIQUIDACION, se identifica como la cuenta de mayor representatividad la 14 – Deudores, que al cierre de la vigencia 2007 presenta un saldo de \$628.989 millones, equivalente al 91,53% del total de activo que asciende a la suma de \$687.192 millones.

Sigue en representatividad la cuenta 16 - Propiedad Plan y Equipo que equivale al 2,68% del activo con un saldo de \$18.456 millones.

El saldo de la cuenta 12 - Inversiones asciende a la suma de \$11.413 millones equivalente al 1,66% del total de activos; a 31 de diciembre de 2007 el porcentaje de participación del FONDATT en liquidación es del 19.97% con un valor intrínseco de la acción de \$5.706 millones, total \$11.413 millones, la inversión se valoriza por el método de participación patrimonial según las estipulaciones del Plan General de la Contabilidad Pública.

En desarrollo del proceso auditor se determinaron las siguientes observaciones:

3.9.1.1. Libros contables.

En desarrollo de la auditoría, se evidenció que la información contable del Fondo de Educación y Seguridad Vial en liquidación “FONDATT EN LIQUIDACION” por la vigencia terminada en diciembre 31 de 2007, registra los libros contables en la siguiente situación:

- El libro mayor diligenciado únicamente de Enero a Noviembre de 2007, en los folios 457 a 639.
- El libro Diario diligenciado de enero a noviembre de 2007, en los folios 948 a 1000.
- Los libros auxiliares se entregan ordenados en carpetas correspondientes a Activo, Pasivo, Patrimonio e Ingresos, Gastos, Cuentas de Orden y Presupuesto encontrándose diligenciados únicamente hasta el mes de noviembre de 2007.
- Para los libros auxiliares se evidenció impresión extemporánea de conformidad con el siguiente cuadro:

CUADRO No.33
CONTROL IMPRESIÓN LIBROS AUXILIARES

LIBRO AUXILIAR	VIGENCIA DE LA INFORMACIÓN CONTABLE	FECHA DE IMPRESIÓN
ACTIVO	Enero-octubre de 2007	Noviembre 27 de 2007.
	Noviembre de 2007	Enero 21 de 2008
	Diciembre de 2007	Marzo 10 de 2008.
PASIVO	Enero-octubre de 2007	Noviembre 27 de 2007.
	Noviembre de 2007	Diciembre 28 de 2007
	Diciembre de 2007	Marzo 10 de 2008.
INGRESOS	Enero-octubre de 2007	Noviembre 27 de 2007.
	Noviembre de 2007	Diciembre 28 de 2007
	Diciembre de 2007	Marzo 10 de 2008.
GASTOS	Enero-octubre de 2007	Noviembre 27 de 2007.
	Noviembre de 2007	Diciembre 27 de 2008
	Diciembre de 2007	Marzo 10 de 2008.
CUENTAS DE ORDEN	Enero-octubre de 2007	Noviembre 27 de 2007.
	Noviembre de 2007	Diciembre 27 de 2008
	Diciembre de 2007	Marzo 10 de 2008.

Fuente: Libros Contables Fondatt En Liquidación –Seguimiento en Proceso Auditor

Con lo anterior se evidencia incumplimiento a lo establecido en el Plan General de Contabilidad Pública numeral 2.9.2.5. Exhibición de soportes, comprobantes y libros de contabilidad, adicionalmente a que el diligenciamiento e impresión de los Libros Diario y Mayor así como los auxiliares se realizó con fecha posterior a la Rendición de la Cuenta a este Ente de Control. Situación que contraría lo manifestado en el Informe de Gestión 2007 presentado, a este Ente de Control,

por el Fondatt En Liquidación, página 30 de 37, que a continuación se transcribe: “Los libros oficiales: Mayor y Balance y Diario, y los libros auxiliares de contabilidad se encuentran **actualizados, impresos y archivados a diciembre del 2007**” **Subrayado y negrilla fuera de texto.**

3.9.1.2. Efectivo:

Este rubro lo componen las subcuentas de Caja General y Bancos; a diciembre 31 de 2007 refleja un saldo de \$10.487 millones que representan el 1,52% del total del activo. La conciliación de la cuenta No. 253-02074-7 del Banco de Occidente se encuentra realizada únicamente al corte junio 30 de 2006 presentando un saldo de \$2.378. millones, incumpliendo lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos del Plan general de Contabilidad Pública- PGCP; generando en consecuencia incertidumbre acerca del valor registrado en el Balance General a diciembre 31 de 2007.

3.9.1.3. Deudores:

Que al cierre de la vigencia 2007 presenta un valor de \$628.989 millones, equivalente al 91,53% del total de activo que asciende a la suma de \$687.192 millones, se encuentra integrado por las siguientes subcuentas que detallan a continuación:

**CUADRO No.34
DESAGREGADO CUENTA DEUDORES**

Millones de \$		
CODIGO	CUENTA	VALOR
1401	Ingresos no tributarios	32.548.7
1420	Avances y anticipos entregados	2.7
1422	Anticipos o saldos a favor por impuestos y contribuciones	3.7
1424	Recursos entregados en administración	7.417.0
1425	Depósitos entregados en garantía	0.0
1470	Otros deudores	1.272.0
1475	Deudas de difícil recaudo	588.021.9
1480	Provisión para deudores	-277.0

Fuente: Estado contable FONDATT En Liquidación a diciembre 31 de 2007 y seguimiento auditoria.

En la cuenta 1475 – Deudas de difícil cobro, se refleja un saldo de \$588.021.0 millones que al comparar con los valores reportados por el Fondatt En Liquidación como respuesta a solicitud, de información con corte a Diciembre 31 de 2007, realizada por el grupo auditor en febrero 28 de 2008, se presenta la siguiente diferencia:

CUADRO No.35
DIFERENCIA INFORMACION CONTABLE FRENTE CARTERA (SICON).

	Millones \$
Saldo según información contable	588.021.9
Saldo según Base de Datos – SICON	510.713.4
Diferencia	77.308.5

Fuente: Estados contables a Diciembre 2007 – Base datos SICON (31-12-07)

Diferencia anterior que corresponde al 13,15% del saldo contable y que por su materialidad afecta la razonabilidad de la cuenta 1475 – Deudas de Difícil Cobro. Igualmente la diferencia presentada corresponde al 11.25% del total del activo.

En contradicción con lo anterior, se evidencia registro contable que afecta de manera global el rubro 1475 - Deudas de difícil cobro, mediante la cual disminuye el valor de la cartera en cuantía de 21.214.99. millones, para ajustar el saldo contable al saldo del aplicativo SICON, sin contar con la certeza de que se trate de partidas incobrables sino con el objetivo de identificar saldos.

Con lo anterior se incumple lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos, 2.9.1.1.3. Deudores, del Plan General de Contabilidad Pública- PGCP.

3.9.1.4. Propiedad Planta y Equipo:

A diciembre 31 de 2007, esta cuenta presenta un saldo de \$18.456 millones, integrado por las subcuentas: Bienes muebles en bodega, Propiedades, planta y equipo no explotados, Edificaciones, Maquinaria y equipo, Muebles, enseres y equipo de oficina, Equipos de comunicación y computación, Equipos de transporte, tracción y elevación, Equipo de comedor, cocina, despensa y hotelería, así como sus depreciaciones.

A continuación se presenta el desagregado de la cuenta, en los siguientes términos:

CUADRO No.36
COMPOSICIÓN CUENTA 16 – PROPIEDADES PLANTA Y EQUIPO

		Millones de \$
CODIGO	CUENTA	VALOR S/N BALANCE
1635	Bienes muebles en bodega	371.36
1637	Propiedades, planta y equipo	20.982.19
1640	Edificaciones	509.36
1655	Maquinaria y equipo	1.391.97
1665	Muebles, enseres y equipo de oficina	491.35
1670	Equipos de comunicación y computaci	8.936.37

CODIGO	CUENTA	VALOR S/N BALANCE
1675	Equipos de transporte tracción y E.	1.453.85
1680	Equipos de comedor, cocina, despensa	9.36
1685	Depreciación acumulada	-14.147.66
1695	Provisiones para protección de Prop. Planta y equipo	-1.541.24
	TOTAL	18.456.93

Fuente: Balance General FONDATT EN LIQUIDACIÓN y seguimiento auditoría

Estos valores generan incertidumbre en la medida que, según información suministrada en desarrollo de la auditoría, la entidad se encuentra adelantando proceso de levantamiento físico de inventario, depuración frente a los registros contables del Fondatt a diciembre de 2006 y valorización para tomar decisión acerca del destino de estos bienes.

Con lo anterior se incumple lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos, 2.9.1.1.5. Propiedades, Planta y Equipo, del Plan General de Contabilidad Pública- PGCP.

3.9.1.5. Depreciación Acumulada.

El saldo que registra el Balance a diciembre 31 de 2007 en la cuenta 1685 – Depreciación Acumulada es de \$-14.147.6 millones. Realizado análisis del movimiento que afecta el Estado de Actividad Financiera Económica y Social a 31 de diciembre de 2007 no se evidencia movimiento que afecte la cuenta 5330 – Depreciación de Propiedades Planta y Equipo, observándose que no se realizó durante la vigencia la correspondiente depreciación.

Con lo anterior se incumple lo establecido en el numeral 2.9.1.1. Normas técnicas relativas a los activos, 2.9.1.1.5. Propiedades, Planta y Equipo, del Plan General de Contabilidad Pública- PGCP.

3.9.1.6. Plan de Mejoramiento

Realizado seguimiento a las actividades realizadas por el Fondatt En Liquidación, que corresponden al Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría de Bogotá por el Informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral modalidad regular de la vigencia 2006, se presenta el siguiente avance:

CUADRO No.37
SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO

OBSERVACION	NOMBRE	%AVANCE
3.3.1.	OTROS ACTIVOS	50%
3.3.2.	PASIVOS ESTIMADOS	50%
3.3.3	PATRIMONIO	50%
3.3.4	GASTOS	50%
3.3.5.	EFFECTIVO	50%
3.3.6.	DEUDORES	50%
3.3.7.	PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	70%
3.3.8	DEPRECIACION	100%
3.3.9	OTROS ACTIVOS	50%
3.3.10	PASIVOS ESTIMADOS	50%
3.3.11	GASTOS	70%
3.3.12	PATRIMONIO	70%
3.3.13	SANEAMIENTO CONTABLE	50%
3.3.14	EVALUACION DEL SISTEMA DE C.I. CONTABLE	30%
3.3.15.	SEGUIMIENTO PLAN MEJORAMIENTO 2005	30%
3.3.16	RENDICION DE LA CUENTA ANUAL SIVICOF	100%
3.3.16.2	FONDATT NO PRESENTO FORMATOS CBN1015	100%
3.3.16.3	DOCUMENTOS FISICOS NO PRESENTACION	100%

Fuente: Plan de mejoramiento suscrito con la entidad por la vigencia 2007, seguimiento auditoria.

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 2007 determinando que aún falta por completar más del 50% de las acciones propuestas en el mismo.

Por las situaciones anteriormente informadas se evidencia falta de oportunidad en el diligenciamiento de los Libros Contables Principales y Auxiliares y observaciones a las cuentas de mayor representatividad con respecto al activo de la entidad tales como Deudores, Propiedades, Planta y Equipo y Depreciaciones.

Consideramos que en el desarrollo de la auditoría se detectaron observaciones, que por su materialidad, permiten determinar que los Estados Contables del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT En Liquidación no reflejan razonablemente su situación financiera.

3.9.2. Evaluación del Presupuesto.

De conformidad con lo establecido en el TITULO II – CAPITULO IX de la Resolución Reglamentaria No. 020 del 20 de septiembre de 2006, en concordancia con lo que expresado en el CAPITULO IX de la Resolución Reglamentaria No.001 del 26 de enero de 2007, expedidas por el Contralor de

Bogotá D.C., en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en Liquidación, la Información Anual que este sujeto de control presente debe referirse puntualmente a:

- Informe de Gestión
- Informe de Contabilidad.

Como consecuencia de lo anterior, la información presupuestal no se encuentra contemplada en el aplicativo SIVICOF. No obstante, en este informe se realiza un análisis presupuestal con base en información solicitada directamente por el equipo auditor.

Sin embargo, considerando lo dispuesto en el Artículo 268 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 109 del decreto ley 1421 de 1993, de certificar la situación de las Finanzas y el Balance de Hacienda del Distrito Capital, se hace indispensable que el Ente en Liquidación incluya las ejecuciones presupuestales en el SIVICOF iniciando con la del mes de diciembre de 2007 y terminando con la del último mes en que se culmine el proceso de liquidación.

En la ejecución del programa de auditoría, se realizaron las siguientes actividades:

- Se verificó la existencia y registro correcto de traslados y adiciones presupuestales, los que ascendieron a la suma de \$ 5.382.45 Millones, determinándose que la incidencia de los mismos en la ejecución final del presupuesto de la entidad auditada, con un valor de \$ 9.721.01 Millones fue significativa teniendo en cuenta que ellas representaron el 55.37% de la totalidad del presupuesto disponible en la entidad para la vigencia 2007.
- Se constató que la Secretaría Distrital de Movilidad, en el presupuesto del año 2007 asumió el pago de las reservas generadas al finalizar el año 2006 en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt.

El proceso auditor al comportamiento administrativo del Fondo de Educación y Seguridad Vial –FONDATT- En Liquidación, en lo que hace referencia al manejo presupuestal durante la vigencia 2007, se practicó a la ejecución pasiva del presupuesto de la entidad, a la constitución de las reservas presupuestales durante la vigencia fiscal 2007 así como al resultado del cierre presupuestal efectuado al culminar el año 2007 conforme a lo establecido en las Circulares emitidas por la Dirección de Presupuesto de la Secretaría de Hacienda Distrital.

3.9.2.1. Seguimiento al Plan de Mejoramiento.

En desarrollo del proceso auditor que se realiza al Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt – en liquidación, no se realizó el seguimiento al plan de mejoramiento suscrito por dicha entidad respecto al componente de integralidad Presupuesto, por cuanto en el informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular correspondiente a la vigencia 2006 no hubo identificación de hallazgos.

3.9.2.2. Presupuesto Liquidado.

El presupuesto del Fondatt En liquidación para la vigencia fiscal 2007, fue liquidado por el Decreto Distrital No. 535 del año 2006 y modificado por el Decreto Distrital No. 536 de 2006 estableciendo el valor definitivo del mismo, en los valores del siguiente cuadro:

CUADRO No.38
PRESUPUESTO DE GASTOS DEL FONDATT EN LIQUIDACIÓN VIGENCIA 2007

Millones de \$			
Concepto	Recursos del Distrito	Transferencias de la Nación	Total
Gastos de Funcionamiento	4.338,6	0	4.338,6
Servicio de la Deuda	0	0	0
Inversión	0	0	0
Total Gastos e Inversiones	4.338,6	0	4.338,6

Fuente: Decretos 535 y 536 de 2006 - Liquidación del presupuesto para la vigencia 2007.

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

CUADRO No.39
COMPORTAMIENTO DEL PRESUPUESTO DEL FONDATT EN LIQUIDACIÓN DURANTE LA VIGENCIA 2007

Millones de \$					
RUBRO	INICIAL	MODIFICAC.	DEFINITIVO	EJECUTADO	%
GASTOS	\$ 4.338.6	\$ 5.382.4	\$ 9.721.0	\$ 9.227.0	94.92
FUNCIONAMIENTO	\$ 4.338.6	\$ 5.382.4	\$ 9.721.0	\$ 9.227.0	94.92
ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS.	\$ 4.338.6	\$ 5.382.4	\$ 9.721.0	\$ 9.227.0	94.92
SERVICIOS PERSONALES	\$ 2.621.6	\$ 3.386.7	\$ 6.008.2	\$ 5.975.8	99.46
APORTES PATRONALES	\$ 717.0	\$ 492.0	\$ 1.209.0	\$ 1.116.1	92.32

Fuente: Ejecución presupuestal vigencia 2007.

Sobre los compromisos acumulados de \$ 9.227.0 millones se produjeron giros por valor de \$ 7.485.8 millones, lo que significó el 77.01% del presupuesto definitivo.

A su vez, los gastos de funcionamiento y los gastos administrativos y operativos se ejecutaron en un 94.92%, los servicios personales tuvieron una ejecución presupuestal del 94.46% y los aportes patronales el 92.32%.

3.9.2.3. Modificaciones Presupuestales.

En el transcurso de la vigencia 2007, las sumas apropiadas como presupuesto inicial para los Gastos del Fondatt En liquidación valoradas en \$ 4.338.6 millones, se modificaron mediante tres (3) Decretos Distritales, que contemplaron adiciones, por un valor total de \$ 5.382.4 millones, que representaron el 55.4% de la totalidad del presupuesto definitivo ejecutado durante la vigencia 2007. Igualmente se realizaron traslados entre partidas presupuestales a través de actos administrativos emanados de la Junta Liquidadora y del Liquidador

3.9.2.4. Cancelación de las Reservas Presupuestales constituidas en el año 2006.

En el presupuesto fijado para el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en Liquidación en la vigencia fiscal 2007, no se incluyeron las Partidas Presupuestales referentes a los pagos de Compromisos por Pagar generados en la vigencia anterior como son las Reservas Presupuestales y los Pasivos Exigibles, por cuanto la Secretaría Distrital de Movilidad en el presupuesto del año 2007 asumió el pago de dichos compromisos.

3.9.2.5 Constitución de las Cuentas por Pagar y Reservas Presupuestales 2007.

Al finalizar la vigencia 2007, en poder de la Tesorería del Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en liquidación, quedaron ocho (8) órdenes de pago por valor de \$ 156.1 millones.

De igual manera, al efectuar el cruce del valor de la totalidad de los compromisos acumulados durante la vigencia fiscal 2007 que fue de \$ 9.227,0 millones, con el valor de los giros realizados durante la misma vigencia que ascendió a \$ 7.485,8 millones, tenemos que la diferencia entre estas dos sumas que es de \$ 1.741,2 millones, se convertirá en el presupuesto del año 2008 como la partida Reservas Presupuestales.

El siguiente cuadro establece los valores constituidos como Reservas Presupuestales al finalizar la vigencia 2007 y que durante el transcurso del año 2008 deberán cancelarse en la medida en que se cumplan y se reciban a satisfacción los compromisos que las generaron:

CUADRO No.40
RESERVAS PRESUPUESTALES 2007.

Millones de \$

NOMBRE PARTIDA	VALOR COMPROMETIDO	GIROS	RESERVAS PRESUPUESTALES
GASTOS	\$ 9.227.02	\$ 7.485.77	\$ 1.741.25
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$ 9.227.02	\$ 7.485.77	\$ 1.741.25
ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS	\$ 9.227.02	\$ 7.485.77	\$ 1.741.25
SERVICIOS PERSONALES	\$ 5.975.78	\$ 5.365.91	\$ 609.87
Sueldos Personal de Nómina	\$ 1.285.14	\$ 1.285.14	\$ 0,00
Gastos de Representación	\$ 21.44	\$ 21.44	\$ 0,00
H. E., D., F., R. N. Y T. S.	\$ 3.08	\$ 3.08	\$ 0,00
Subsidio de Transporte	\$ 1.15	\$ 1.15	\$ 0,00
Subsidio de Alimentación	\$ 7.15	\$ 7.15	\$ 0,00
Bonificación por Servicios Prestados	\$ 34.87	\$ 34.87	\$ 0,00
Honorarios	\$ 1.655.01	\$ 1.208.21	\$ 446.80
Honorarios Entidad	\$ 1.655.01	\$ 1.208.21	\$ 446.80
Remuneración Servicios Técnicos	\$ 713.35	\$ 550.28	\$ 163.07
Prima Semestral	\$ 159.78	\$ 159.78	\$ 0,00
Prima de Navidad	\$ 157.27	\$ 157.27	\$ 0,00
Prima de Vacaciones	\$ 319.34	\$ 319.34	\$ 0,00
Prima Técnica	\$ 327.70	\$ 327.70	\$ 0,00
Prima de Antigüedad	\$ 48.93	\$ 48.93	\$ 0,00
Prima Secretarial	\$ 0.19	\$ 0.19	\$ 0,00
Vacaciones en Dinero	\$ 282.84	\$ 282.84	\$ 0,00
Indemnizaciones Laborales	\$ 770.09	\$ 770.09	\$ 0,00
Partida de Incremento Salarial	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Bonificación Especial de Recreación	\$ 26.50	\$ 26.50	\$ 0,00
Recon. Por Perm. En el Ser. Público	\$ 161.87	\$ 161.87	\$ 0,00
GASTOS GENERALES	\$ 2.135.18	\$ 1.003.80	\$ 1.131.38
Arrendamientos	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Dotación	\$ 0.78	\$ 0.57	\$ 0.21
Gastos de Computador	\$ 512.44	\$ 3.64	\$ 508.80
Viáticos y Gastos de Viaje	\$ 0.96	\$ 0.96	\$ 0,00
Gastos de Transporte y Comunicación	\$ 337.50	\$ 97.48	\$ 240.02
Impresos y Publicaciones	\$ 19.14	\$ 8.91	\$ 10.23
Sentencias Judiciales	\$ 179.58	\$ 179.58	\$ 0,00
Mantenimiento y	\$ 743.72	\$ 477.94	\$ 265.78

NOMBRE PARTIDA	VALOR COMPROMETIDO	GIROS	RESERVAS PRESUPUESTALES
Reparaciones			
Mantenimiento Entidad	\$ 743.72	\$ 477.94	\$ 265.78
Materiales y suministros	\$ 108.13	\$ 18.13	\$ 90.00
Seguros	\$ 16.10	\$ 16.10	\$ 0,00
Seguros entidad	\$ 16.10	\$ 16.10	\$ 0,00
Servicios públicos	\$ 167.93	\$ 167.93	\$ 0,00
Capacitación	\$ 1.70	\$ 1.20	\$ 0.50
Bienestar e Incentivos	\$ 29.96	\$ 14.39	\$ 15.57
Imp., Tasas, Cont., Der. Y M.	\$ 16.91	\$ 16.91	\$ 0,00
APORTES PATRONALES	\$ 1.116.05	\$ 1.116.05	\$ 0,00
Caja de compensación	\$ 101.33	\$ 101.33	\$ 0,00
Cesantías	\$ 547.77	\$ 547.77	\$ 0,00
Cesantías FONCEP	\$ 89.33	\$ 89.33	\$ 0,00
Cesantías FONDOS	\$ 456.76	\$ 456.76	\$ 0,00
Comisiones	\$ 1.67	\$ 1.67	\$ 0,00
Pensiones y Seguridad social	\$ 340.28	\$ 340.28	\$ 0,00
Pensiones	\$ 196.87	\$ 196.87	\$ 0,00
Salud	\$ 134.23	\$ 134.23	\$ 0,00
Riesgos profesionales	\$ 9.17	\$ 9.17	\$ 0,00
ICBF	\$ 89.11	\$ 89.11	\$ 0,00
SENA	\$ 37.55	\$ 37.55	\$ 0,00
Incremento salarial - Aportes	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00

Fuente: Relación Reservas Presupuestales Fondatt En Liquidación.

3.9.2.6. Cierre Presupuestal.

En cumplimiento de las instrucciones contenidas en la Circular No. 35 de fecha 19 de diciembre de 2007, generada en 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. C., en el Fondo de Educación y Seguridad Vial – Fondatt en liquidación se llevaron a cabo las respectivas diligencias de Cierre Presupuestal de la vigencia 2007 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. La Contraloría Distrital realizó presencia de verificación de la diligencia de cierre presupuestal y la información sobre temas presupuestales que se suministró en dicha diligencia de acompañamiento sirvió de insumo en este proceso auditor.

3.9.2.7. 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 en Liquidación. 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.41
INDICADORES DEL PRESUPUESTO DEL FONDATT EN LIQUIDACIÓN VIGENCIA 2007

Millones de pesos			
NOMBRE	FORMULA	EN \$	%
Financiación del Presupuesto	(Ingresos Corrientes Recaudados/Total Ingresos Recaudados)x100	(0,0/ 8.568.0) x100	0.00
	(Transferencias Recaudadas/ Total Ingresos Recaudados Total)x100	(8.568.0/8.568.0) x100	100.00
	(Recursos de Capital Recaudados/Total Ingresos Recaudados)x100	(0.0/ 8.568,0) x100	0.00
Estructura del Presupuesto de Gastos	(Total Gastos de Funcionamiento Comprometidos/Total Compromisos)x100	(9.227,0/ 9.227,0) x100	100.00
	(Total Gastos de Inversión Comprometidos/Total Compromisos)x100	(0.0/ 9.227,0) x100	0.00
Autofinanciamiento	(Total de Ingresos Recaudados/Giros realizados)x100	(8.568,0/7.485,8) x100	114.46
Recaudo	(Total de Ingresos Recaudados/ Ingresos Presupuestados)x100	(8.568,0/9.721,0) x100	88.14
Giros para pagar los gastos de Funcionamiento.	(Giros para gastos de Funcionamiento/Giros totales).	(7.485,8/7.485,8) x100	100.00
Giros para pagar los gastos por Inversión.	(Giros para pagar gastos de Inversión/Giros totales)	(0.0/7.485,8)x 100	0.00

Fuente: Ejecución Presupuestal del Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT En Liquidación.2007

3.9.2.8. Evaluación al Sistema de Control Interno.

La Administración del Fondatt En Liquidación, 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 2007, tuvo como marco

legal el Decreto Distrital 714 del año 1996 y las disposiciones que al respecto ha expedido la Secretaría de Hacienda Distrital mediante las Circulares que sobre los Cierres Presupuestales, al finalizar las vigencias, expide todos los años la Dirección Distrital 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 esta entidad.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que el seguimiento realizado durante la vigencia 2007 por la Dirección Distrital de Presupuesto fue permanente, el proceso presupuestal en esta entidad es confiable.

3.9.3. Contratación

Para la vigencia de 2007, según la relación de contratación suministrada por el FONDATT En Liquidación se suscribieron 343 contratos más las adiciones, por un valor de \$4.022,49 millones, tal como se determina en el siguiente cuadro:

CUADRO No.42
CONTRATACIÓN FONDATT EN LIQUIDACIÓN.

CLASE DE CONTRATO	No. CONTRATOS SUSCRITOS Y ADICIONES	Pesos VALOR
Ordenes de Prestación de Servicios	122	3.263.924.026
Contratos de Prestación de Servicios	221	758.573896
TOTAL	343	4.022.497.922

Fuente: relación de contratación entregada por la oficina jurídica de la FONDATT EN LIQUIDACION – 2007, Consolidó Grupo auditor

3.9.4. Análisis manejo base de datos comparendos y procesos de cobro coactivo.

Para establecer la adecuada administración de las Bases de Datos y su utilidad tendiente a recuperar la cartera a favor del Fondatt En liquidación proveniente de multas a los infractores de las normas de tránsito, originadas en la imposición de comparendos, en desarrollo del proceso auditor se solicitó información de la totalidad de comparendos e información de los procesos de cobro coactivo abiertos con base en los mismos, vigentes al 31 de Diciembre de 2007.

Información anterior que fue suministrada por la Liquidadora del Fondatt En Liquidación a partir de la base de datos de SICON (Sistema de Contravenciones) que maneja la información estableciendo:

- Existencia de 2.693.722 registros de comparendos vigentes correspondientes a multas impuestas desde el año 1997 hasta Diciembre 31 de 2006.
- Procesos de cobro coactivo abiertos a 31 de diciembre de 2007, con base en los actos administrativos provenientes de comparendos que incluye 2.941.129 registros.

3.9.4.1. Observaciones sobre información suministrada:

- Existen 615.802 registros que tienen procesos de cobro coactivo abiertos con base en los actos administrativos provenientes de comparendos y no aparecen en la tabla de cartera vigente cuya cuantía asciende a \$105.291,96 millones.
- Existen 368.361 comparendos sin procesos de cobro coactivo abiertos con base en los actos administrativos provenientes de comparendos cuya cuantía asciende a \$88.922,49 millones.
- Existen 57.887 comparendos con procesos de cobro coactivo abiertos que no tienen número de proceso ni fecha del mandamiento de pago y pertenecen en su gran mayoría a comparendos del año 2006.

3.9.4.2. Prescripción de comparendos

Mediante prueba de auditoria se realizó cruce de información entre las multas impuestas en el segundo semestre del 2004 frente a los mandamientos de pago efectuados a Diciembre 31 de 2007, determinando que se encuentran 23.590 comparendos sin proceso de cobro coactivo, abiertos con base en los actos administrativos provenientes de comparendos, que no tienen mandamiento de pago; cuya fecha de comparendo corresponde al periodo comprendido entre el 01 de julio de 2004 y el 31 de diciembre de 2004 y cuantía que asciende a \$4.905.175.107, para los cuales opera la prescripción por haber transcurrido tres años de la ocurrencia de los hechos.

HALLAZGO FISCAL

El análisis realizado por la auditoría permitió determinar la existencia de 23.590 ordenes de comparendo correspondientes a los impuestos en el segundo semestre de 2004, a los cuales no les fue proferido mandamiento de pago

generando la pérdida de la posibilidad de cobro por parte de la autoridad de tránsito, por efecto de la prescripción establecida, para este caso específico, en la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, en su Artículo 159, que a continuación se transcribe: *“Cumplimiento. La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.”*

Con base en lo anterior se concluye la existencia de hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de CUATRO MIL NOVECIENTOS CINCO MILLONES CIENTO SETENTA Y CINCO MIL CIENTO SIETE PESOS MCTE. (\$4.905.175.107.00), correspondiente a 23.590 órdenes de comparendos para los cuales operó el fenómeno de la prescripción por haber transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho sin haber mediado actuación alguna tendiente a iniciar el proceso, mediante la presentación de la demanda por parte del Fondo de Educación y Seguridad Vial Fondatt (Hoy en Liquidación). De la misma manera, por las conductas antes descritas, se establece incidencia de carácter disciplinario de conformidad con lo establecido en la Ley 734 de 2002, Nuevo Código Disciplinario Único, Artículos 34 y 35.

4. ANEXOS

ANEXO 1

CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR Millones \$	REFERENCIACION
ADMINISTRATIVOS	14		2.1., 3.1., 3.3., 3.5.2., 3.5.3., 3.7.1., 3.8.1.1., 3.9.1.1., 3.9.1.2., 3.9.1.3., 3.9.1.4., 3.9.1.5., 3.9.4.1., 3.9.4.2
FISCALES	2	\$24.014.66 \$4.905.17	3.8.1.1., 3.9.4.2.
DISCIPLINARIOS	3		3.3., 3.8.1.1., 3.9.4.2.
TOTAL		\$28.919.83	

ANEXO 2

**ENCUESTA CALIDAD DEL SERVICIO AL USUARIO
SuperCADE Movilidad**

1. Es la primera vez que utiliza los servicios de SuperCADE Movilidad?

SI_____ NO_____

2. Quedo satisfecho con el servicio prestado por los orientadores?

SI_____ NO_____

3. Quedó satisfecho con el servicio prestado por los abogados?

SI_____ NO_____

4. Su calificación de 1 a 5, siendo 5 la mejor opción es?

- a. 1
- b. 2
- c. 3
- d. 4
- e. 5

5. a. Ha hecho el curso de pedagogía para adquirir el descuento del 25% en el valor del comparendo?

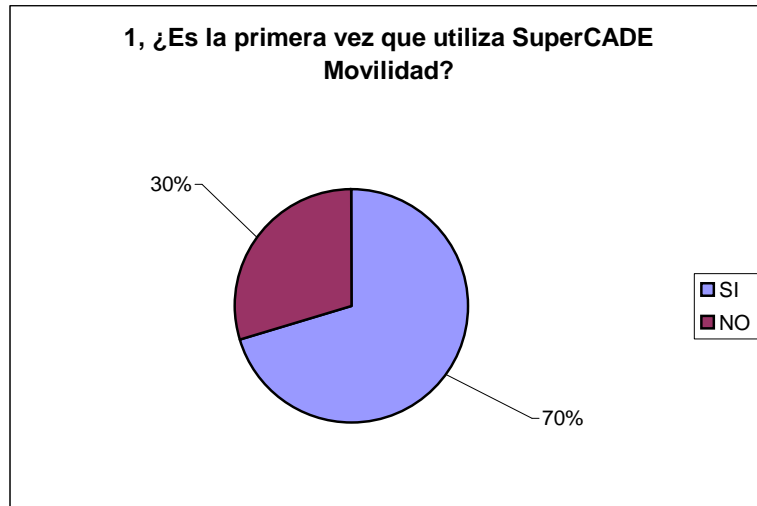
SI_____ NO_____

b. Aparte del descuento le parece que es útil el curso?

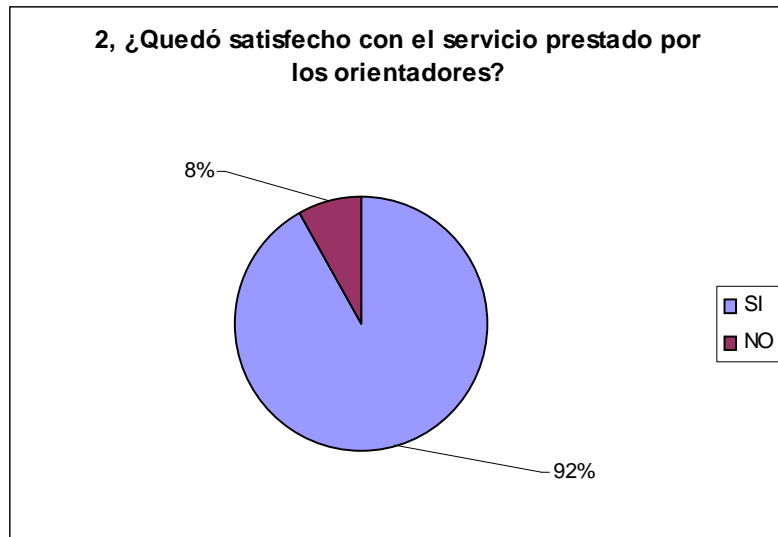
SI_____ NO_____

ANEXO 3

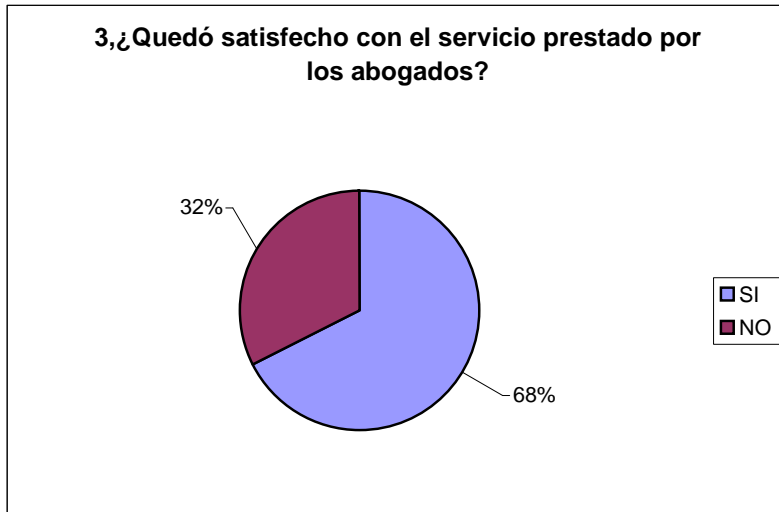
A continuación se presentan los resultados de la Encuesta CALIDAD DEL SERVICIO AL USUARIO - SuperCADE Movilidad



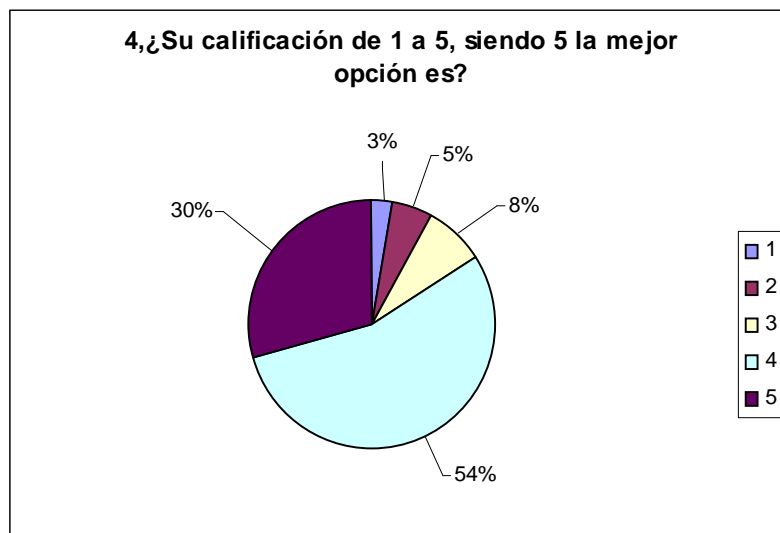
De los 37 usuarios encuestados se determinó que el 70% de ellos es la primera vez que utiliza los servicios de SuperCADE Movilidad.



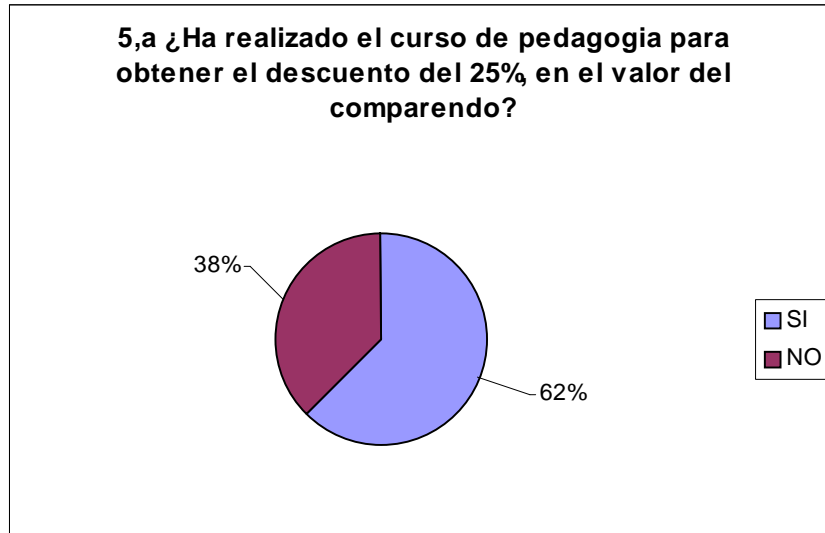
El 92% de los usuarios afirma que quedó satisfecho con el servicio prestado por los orientadores.



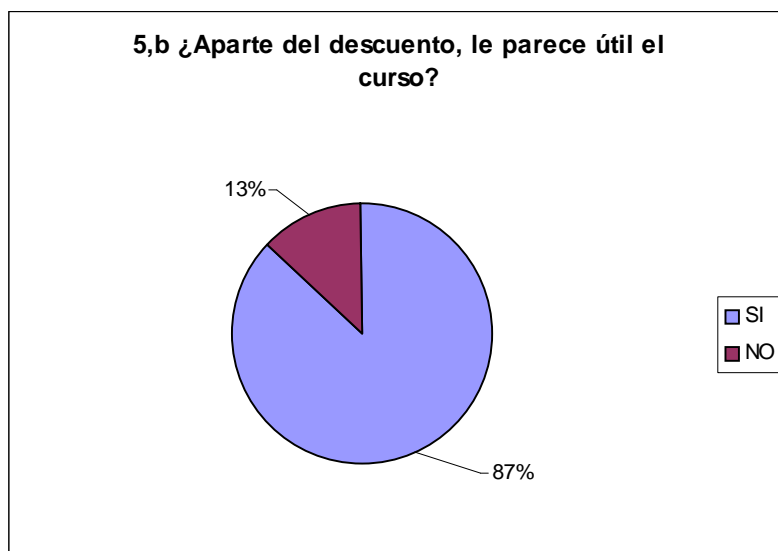
El 68% de los encuestados determina que la atención que recibió por parte de los abogados generó satisfacción, mientras que el 32% de ellos no lo piensa de esa manera.



La mayoría de los usuarios consideran que la calificación del servicio prestado a nivel general para SuperCADE Movilidad, es de 4, seguido por el 30% que afirma que es 5, lo cual nos indica que hay un nivel de satisfacción alto de parte de los ciudadanos por el servicio recibido, por el contrario el 16% piensa que la calificación está entre 1,2 y 3.



El 62% de los usuarios ha realizado el curso de pedagogía para obtener un descuento del 25%, en el valor total del comparendo, tan solo el 38% de los encuestados no lo ha hecho, bien sea porque prefieren cancelar el valor total o simplemente no ha tenido un comparendo.



El 87% de los 23 usuarios de la muestra que han realizado el curso de pedagogía considera que el curso es útil en otros ámbitos diferentes al del descuento.