

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

INFORME DE VISITA FISCAL

SECTOR MOVILIDAD

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD – SDM

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL – PAD 2012

CICLO II

SEPTIEMBRE DE 2012

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

TABLA DE CONTENIDO

1. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	3
1.1. Decreto Distrital 115 de Abril 16 de 2003	3
1.2. Resolución 392 de Agosto 15 de 2003 – Secretaría de Tránsito y Transporte.	3
1.3. Fallo 834 de Abril 26 de 2007 – Consejo De Estado.....	5
2. RESULTADOS OBTENIDOS	11
2.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS TRECE MIL SEISCIENTOS PESOS (\$1.386.513.600) PESOS, porque la Secretaría Distrital de Movilidad, con los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad, realizo adquisición de vehículos diferentes a los de propiedad de las empresas legalmente habilitadas. Hallazgo con posible incidencia disciplinaria.....	11
2.2. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de MIL SETENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA Y SIETE (\$1.076.699.537) PESOS, porque la Secretaría Distrital de Movilidad, con los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad”, realizo adquisición de vehículos desvinculados de las empresas de transporte público colectivo con habilitación legal y que no contaban con vida útil. Hallazgo con posible incidencia disciplinaria.....	13

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

1. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Para el desarrollo del objetivo planteado en el memorando de comisión de visita fiscal, inicialmente se procede a identificar la normatividad existente para el caso que nos ocupa, referente al manejo de los Recursos recaudados y consignados por las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas, con destino al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad”.

1.1. Decreto Distrital 115 de Abril 16 de 2003

En la vigencia 2003, la Administración Distrital, mediante la expedición en Abril 16 del Decreto 115 “*Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital*”, previó entre otras situaciones tendientes a reorganizar el transporte público colectivo la inclusión en la tarifa de un factor de calidad, en el Artículo 25 que a continuación se transcribe:

...“Artículo 25. Inclusión del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa. Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originarán en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte. Declarado nulo por la sentencia de 4 de mayo de 2006 Expediente N° 2003-0834 Revocada la Sentencia del 4 de mayo de 2006 por el Fallo del Consejo de Estado 74501 de 2011

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

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

1.2. Resolución 392 de Agosto 15 de 2003 – Secretaría de Tránsito y Transporte.

Mediante la Resolución 392 de Agosto 15 de 2003, “*Por la cual se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación*”, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., en el CAPITULO II, estableció para Compra de Vehículos:

“Artículo 8. Adquisición de los vehículos postulados.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

Las empresas de transporte público colectivo postularán ante la fiduciaria con la que hayan celebrado el contrato de fiducia respectivo, los vehículos que haya identificado en el mercado, habiendo promovido previamente la venta ante su actual propietario.

La fiduciaria procederá a gestionar la adquisición de los vehículos postulados a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, para lo cual:

8.1 Verificará que el valor de la postura de venta sea aceptable para el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, según los parámetros establecidos para el efecto en el reglamento del Fondo.

8.2 Verificará que se trate de un vehículo que cumpla con el perfil aceptable por el Fondo para ser adquirido.

8.3 Verificará la situación legal del vehículo, y determinará y cuantificará el valor de los costos que deberán descontarse del precio de pago, para el saneamiento total del vehículo.

8.4 Verificar las condiciones técnicas de los vehículos a adquirir, comprobando:

(a) Que tengan los siguientes componentes como mínimo: motor, chasis, caja, suspensiones, transmisiones, carrocería, ejes, llantas y sillas.

(b) Que esté en capacidad de llegar por sus propios medios al patio que determine la fiduciaria o directamente al sitio en el que va a ser desintegrado”

De la misma manera en el CAPITULO III, determinó el “Recaudo del factor de calidad del Servicio”, en el Artículos 11, así:

...“Artículo 11. Definición del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa. Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originarán en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, valor que ha sido determinado por la Secretaría de Tránsito y Transporte e incluido en la tarifa del servicio de transporte público colectivo mediante el Decreto 259 de 2003.

La Secretaría comunicará el factor debidamente liquidado por empresa, según su capacidad transportadora real, estableciendo el valor mínimo a consignar semanalmente exigible a cada empresa por tal concepto.

Y en el artículo 12 prevé la obligación de recaudo en cabeza de las Empresas de Transporte Público Colectivo que se encuentren habilitadas y cuenten con permiso de operación para prestar el servicio en el Distrito, en los siguientes términos, de acuerdo con la transcripción que interesa para este tema y a continuación se realiza:

...“Artículo 12. Obligación del recaudo.

El recaudo del factor de calidad en el servicio incorporado en la tarifa del servicio de transporte público colectivo a partir de la entrada en vigencia del Decreto 259 de 2003, corresponderá a las Empresas de Transporte Público Colectivo que se

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

encuentre habilitadas y cuenten con permiso de operación para prestar el servicio en el Distrito Capital.”...

De otra parte, el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., en el Decreto 259 de 2003 “*Por el cual se establecen las tarifas para Transporte Público Colectivo en Bogotá, D.C.*”, establece en lo referente al recaudo del fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio “Factor de Calidad”, en cabeza de las empresas de transporte público colectivo lo previsto en el parágrafo del Artículo Tercero:

Las empresas de transporte público colectivo deberán establecer un vínculo fiduciario para el recaudo del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio. Si las Sociedades Fiduciarias autorizadas para este fin, certifican el incumplimiento de esta obligación por un número de empresas que representen más del 10% del parque automotor de Transporte Público Colectivo de la ciudad, la Secretaría de Tránsito y Transporte, podrá suspender la aplicación de la actualización tarifaria establecida en el artículo 2o., de este Decreto.

1.3. Fallo 834 de Abril 26 de 2007 – Consejo De Estado.

El Consejo de Estado en el fallo 834 de Abril 26 de 2007, proferido para decidir el Recurso de Apelación interpuesto por la Secretaría de Tránsito y Transporte, a la sentencia, del 11 de Marzo de 2004, del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en la Decisión incluida en el capítulo VII, consideraciones, en el literal C4, identifica el carácter del factor de calidad como fuente de recursos, en los siguientes términos:

...“C.4. Carácter del factor calidad como fuente de recursos.

Se le endilga al artículo 25 la creación de un tributo o una contribución por la instauración de una fuente de recursos monetarios que denomina factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaria de Tránsito y Transporte”, y que por ello vulnera los artículos 338 de la Constitución Política y 12, numeral 3, del Decreto 1421 de 1993, razón por la cual viene declarado nulo por el a quo.

Al punto se tiene que siguiendo los derroteros jurisprudenciales de la sala Plena de esta Corporación⁸, “los tributos, de acuerdo con lo expuesto por Héctor B. Villegas, citado por Mauricio A. Plazas Vega, son ¿las prestaciones comúnmente en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva, en virtud de una ley y para cubrir los gastos que le demanda el cumplimiento de sus fines.¿ Son características de los tributos su fundamento en el poder de imperio del Estado, su origen legal y su posibilidad de materializarse a través de pagos en dinero y en especie”⁹.

En la misma sentencia citada se señala que “Los tributos se clasifican en impuestos, contribuciones y tasas”; que “El impuesto es un tributo sin

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

contraprestación directa que obedece al hecho de pertenecer a una comunidad", el cual "se cobra indiscriminadamente a todo ciudadano y no a un grupo determinado"; "no guarda relación directa e inmediata con un beneficio obtenido por el contribuyente; una vez pagado, el Estado dispone de él de acuerdo con criterios y prioridades distintos de los del contribuyente, no se destina a un servicio público específico sino a las arcas generales para atender los servicios que se requieran."¹⁰

Que "La Tasa es un tributo que se origina en la prestación de un servicio individualizado del Estado al contribuyente. Sólo lo paga quien lo utiliza. Se considera como un precio que cobra el Estado por el servicio prestado."¹¹, y que "La contribución es un tributo originado en los beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales. Es un pago por una inversión que beneficia a un grupo de personas."¹²

Confrontando la figura del factor de calidad como parte de la tarifa del transporte de servicios públicos colectivos, con los conceptos antes definidos, correspondientes al genérico de tributo, salta a la vista que tal como se delimita técnicamente en los artículos acusados no encuadra en ninguno de ellos, pues es evidente que sus elementos son diferentes, empezando por su causa y el hecho base o generador de la misma, y siguiendo con su finalidad o destinación.

En efecto, sea lo primero señalar que dicho factor está instituido como parte de la tarifa de los respectivos servicios públicos de transporte colectivos en el Distrito Capital, luego su causa se presume que está dada por los costos en que se ha de incurrir por la prestación de esos servicios, más el margen de utilidad que se prevé para el prestador de los mismos, atendiendo el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, en tanto prevé que "El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica" (subrayas de la Sala). De allí que el artículo 7º del Decreto 170 de 2001 defina la tarifa como "El precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado."

En ese sentido, este factor participa de la condición de precio, y como su nombre lo indica, está sustentado o generado por los costos en que habrá de incurrir el transportador para mejorar la calidad del servicio en los términos de las exigencias que le hace la autoridad de transporte competente, de los cuales se observa que hace parte del costo que tendría que asumir para disminuir la sobreoferta mediante el retiro total de los vehículos que superen la capacidad requerida para prestar los servicios autorizados, de acuerdo con el Índice de Reducción de la Sobreoferta que le sea calculado por la Secretaría de Tránsito y Transporte, lo que implica la desintegración de los vehículos que le resulten en exceso por la disminución de su capacidad transportadora. Ello es un costo por cuanto es una afectación negativa

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

de sus activos, necesaria para poder prestar el servicio en las condiciones que se derivan de la aplicación de las disposiciones legales aquí analizadas, y que se resumen en la previsión del precitado artículo 3º de la Ley 105 de 1993, en el sentido de que el servicio debe prestarse en "en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad", y de lo que hace parte la priorización de los sistemas masivos señalada en el mismo artículo, numeral 1, literal c), tal como se ha precisado.

Dicho de otra forma, a quienes presten el servicio de transporte público colectivo (empresas) en el Distrito Capital, en virtud de la obligación que le imponen las referidas disposiciones legales dentro de esa jurisdicción, les surgió en consecuencia un factor de costo nuevo, vinculado al valor de los equipos rodantes de su propiedad que deben eliminar como desarrollo de políticas encaminadas a mejorar la calidad del servicio.

De modo que visto en su contexto, el aludido factor de calidad aparece con un sustento práctico especial, ya que está asociado a unas circunstancias fácticas y de operación del servicio establecidas en el decreto acusado, independientemente de lo adecuado o no que resulte su denominación frente a su real justificación, que es precisamente el advertido efecto en el activo de las empresas o propietarios de los vehículos que necesariamente tiene la disminución de su capacidad transportadora en virtud de la reorganización del transporte público en el Distrito Capital atrás comentada; de suerte que bien podía haberse llamado factor de disminución del exceso de capacidad transportadora, o factor de eliminación de sobreoferta, etc., aspectos con los cuales la relación también emerge en forma directa, sin que ello desdiga del factor de calidad como componente tarifario.

Asunto distinto es el de su cuantificación y de la metodología para ello, a fin de que su monto refleje la real magnitud del costo y su consecuente proporción en la determinación de las tarifas de las cuales hacen parte, lo cual no es materia de regulación de los artículos acusados y corresponde a su aplicación. De suerte que los cuestionamientos que a ese aspecto se hagan sólo afecta los actos en los que ello se plasme, más no a los artículos que lo crean.

Bajo esas características, el cuestionado factor no encuadra en ninguna de las clases de tributos, pues no es impuesto por cuanto contrario a éste se encuentra ligado directamente a la contraprestación de un servicio proporcionado con carácter de industria, esto es, con ánimo de lucro; se paga al oferente del servicio y no al Estado, y no pasa a engrosar el fisco. Tampoco es tasa toda vez que no se paga por el uso de un servicio prestado o gestionado directamente por el Estado a los contribuyentes, conocido en la doctrina y la jurisprudencia como servicios administrativos, sino por un servicio de carácter industrial, como se ha anotado, el cual lo es independientemente de que sea prestado por empresas privadas o por empresas estatales, sin perjuicio de su carácter de servicio público esencial. Tampoco es contribución, por cuanto no se origina en los beneficios recibidos por una obra pública, que es lo propio de las contribuciones de valorización; ni es una

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

*contribución parafiscal, por cuanto no es un gravamen y por ende no hace parte del erario¹³. **Su destino es conformar un fondo común que deben constituir las respectivas empresas, que a su vez implica una destinación específica de sus recursos, lo que significa que esas empresas o los propietarios no pueden disponer de éstos y sólo se legitiman para recibirlos cuando se les entrega por la fiduciaria que administre el fondo a título de pago de su correspondiente vehículo, objeto del proceso de reducción de la sobreoferta. Negrilla y Subrayado fuera de texto.***

En consecuencia, el comentado factor de calidad no es parte de la materia objeto del artículo 338 de la Constitución Política, esto es, la contributiva o tributaria, luego tampoco lo es de la materia regulada en el artículo 12, numeral 3, del decreto 1421 de 1993, por consiguiente no puede ser violatorio de dichos artículos en lo que ellos disponen en esa materia.

Ahora bien, descartado el carácter de tributo del factor de calidad, debe entenderse en su verdadera dimensión, cual es la de ser parte integrante del concepto de Tarifa dentro del contexto referenciado por el ya citado Decreto 170 de 2001, es decir, el precio que se paga a cambio de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, noción que igualmente forma parte de la significación que en nuestro país se le ha dado como fundamento del Estado Social de Derecho y su condición vinculante con la eficiente prestación de los servicios públicos, y como expresión de una de las formas de Intervención Estatal en tales servicios y en los procesos económicos en sus distintas manifestaciones, tal como lo señalan los referidos artículos 1º, 334 y 365 Constitucionales.

Bajo estas premisas, es evidente que las implicaciones de la tarifa de los servicios públicos no son solamente de carácter económico, sino también de carácter social, especialmente en el caso del transporte terrestre automotor y su visible impacto en las clases menos favorecidas, atendiendo las condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia en que dicho servicio debe prestarse.

De una u otra forma, las anteriores connotaciones han sido igualmente recogidas por la jurisprudencia de esta Corporación en tratándose del tema tarifario en el transporte, tal como se expone a continuación:

"Del texto del artículo 6º de dicha Ley, que se invocó como fundamento para la expedición del acto acusado y que se indica como quebrantado, no se infiere la prohibición de consultar la política del Gobierno Nacional en materia inflacionaria para el señalamiento de los parámetros para la fijación de las tarifas del transporte. Y es que tal política no puede resultar ajena a la materia que ocupa la atención de la Sala, pues el transporte forma parte de la política económica del Gobierno. "Según se lee en el documento obrante a folios 155 a 176, contenido de los propósitos del Pacto Social "¿El Pacto Social de Productividad, Precios y Salarios busca comprometer los esfuerzos de la sociedad colombiana para que los precios

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

y remuneraciones se fijen en función del objetivo común de reducir gradualmente la indización de la economía colombiana; busca reemplazar el conflicto distributivo asociado a la inflación e incorpora la productividad como una de las variables esenciales para garantizar un crecimiento económico sostenido y equitativo¿”.

"Dicho propósito general está acorde con lo dispuesto en el artículo 334 de la Carta Política, que autoriza al Estado para intervenir en los servicios públicos y privados como una manera de intervenir en la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y una distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo".¹⁴

Así mismo y en tratándose de los servicios públicos domiciliarios, por extensión aplicable al transporte en tanto aquellos y éste tienen carácter esencial, se ha dicho:

"La determinación de los costos de los servicios, implica la evaluación de un conjunto de factores que va desde la cobertura y oportunidad en su prestación hasta la eficiencia y clasificación de los distintos tipos de usuarios de los mismos.

Si a esto se agrega la circunstancia de que para impulsar el desarrollo en un país, se requiere que sus habitantes dispongan de agua potable, energía eléctrica, medios de comunicación, etc., se aprecia la dimensión del esfuerzo del legislador a fin de conciliar la realidad con los objetivos de justicia social y equidad que se encuentran en el origen y justificación de la organización de los servicios públicos.

"La Constitución Política de 1991, se ocupa de la cuestión de manera expresa, en varios de sus preceptos, para deferir a la ley el señalamiento de las competencias y responsabilidades en la prestación de los servicios públicos domiciliarios, su cobertura, calidad y financiación, y el régimen tarifario que tendrá especialmente en cuenta:

"1º. Criterios de Costos;

"2º. La Solidaridad Social; y

"3º. El Principio de Justicia Social Distributiva que la ciencia económica denomina de la "redistribución de ingresos".¹⁵

De otra parte, en razón a que se trata de un componente de la tarifa, la inclusión del factor de calidad es de competencia de las autoridades de transporte autorizadas para fijarla. En este orden, de conformidad con lo establecido por el artículo 1º del Decreto 2660 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

Así mismo, el artículo 3º del decreto citado, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, dispone que el Ministerio de Transporte establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos que deben servir de base para la fijación de las tarifas, lo cual se produjo mediante la Resolución No. 0004350 de 1998, cuyo artículo 2º determinó la estructura de

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

costos para la elaboración de tales estudios, así: a) Costos variables; b) Costos fijos; y, c) Costos de capital.

Pero, igualmente, el artículo 4º de esta misma Resolución señala que "Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.", autorización en la que, para la Sala, encuadra conceptualmente el factor de calidad en el servicio a que se refiere el comentado artículo 25 del decreto acusado, en el entendido de que, como se ha dicho antes, el Alcalde es la autoridad competente para fijar las tarifas en el Distrito Capital.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

2. RESULTADOS OBTENIDOS

2.1. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS TRECE MIL SEISCIENTOS PESOS (\$1.386.513.600) PESOS, porque la Secretaría Distrital de Movilidad, con los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad, realizo adquisición de vehículos diferentes a los de propiedad de las empresas legalmente habilitadas. Hallazgo con posible incidencia disciplinaria.

Analizada la información suministrada, mediante Acta de Visita Fiscal iniciada el 10 y finalizada el 15 de Agosto de 2012, por la Subsecretaria de Servicios de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, se evidenció la compra de vehículos que no pertenecen a ninguna de las 66 empresas que se encuentran habilitadas para la postulación de los mismos, lo anterior en desconocimiento de las normas anteriormente citadas y trascritas en las partes pertinentes; Decreto 115 de 2003, Resolución 392 de 2003 así como las consideraciones del Consejo de Estado en fallo 834 de 2007.

Para establecer la afectación al patrimonio público se analizó la información suministrada e igualmente se evaluó la respuesta al informe preliminar, entregada por la Secretaría Distrital de Movilidad, permitiendo determinar la cuantificación que se incluye en el siguiente cuadro y corresponde a la adquisición con cargo a los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad”, de 33 vehículos que no son parte de las empresas habilitadas aportantes al mencionado Fondo.

**CUADRO No. 1
VEHICULOS ADQUIRIDOS CON CARGO A RECURSOS DE FACTOR DE CALIDAD QUE NO
CORRESPONDEN A EMPRESAS LEGALMENTE HABILITADAS**

Valor en \$								
N	PLACA	FIDUCIARIA	EMPRESA	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
1	BLB538	HSBC	PARTICULAR	JOHN FREDY AYALA	\$ 16.000.000	23/03/2007	24/05/2007	24/05/2007
2	SFY066	HSBC	TRANS. UNISA ESPECIAL S.A.	MARIO CORREDOR - JOSE CORREDOR	\$ 35.000.000	23/03/2007	24/05/2007	24/05/2007
3	SFZ461	HSBC	UNISA S.A.	ISRAEL ZAMBRANO-ABELARDO ZAMBRANO	\$ 35.000.000	23/04/2007	02/08/2007	02/08/2007
4	SFH951	HSBC	TRANSPORTES DON QUIJOTE	YOBANNY PUERTAS BUSTOS	\$ 60.000.000	23/04/2007	09/08/2007	09/08/2007
5	SFV949	HSBC	CARDELSA	OTILA RAMIREZ DE LOPEZ	\$ 30.000.000	19/07/2007	13/12/2007	13/12/2007
6	SFQ957	HSBC	AUTOBOY	MELQUISEDEC TORRES CORTES	\$ 28.000.000	01/02/2008	30/04/2008	30/04/2008
7	SGH473	HSBC	CARDELSA	JORGE GUILLERMO URREGO / JUANITA BETANCOURT DE URREGO	\$ 32.000.000	24/04/2008	30/04/2008	30/04/2008

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

N	PLACA	FIDUCIARIA	EMPRESA	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
8	SGI768	HSBC	TRANS UNISA	EMILIANO CASTRO CARRILLO	\$ 35.000.000	05/01/2008	16/05/2008	16/05/2008
9	SCA862	HSBC	LINEAS ESPECIALES DE TURISMO APOLO COMPAÑIA LTDA.	CLARIVEL TORRES GARCIA	\$ 44.447.000	27/06/2008	15/07/2008	15/07/2008
10	SEA692	HSBC	SERFVITURES DE LA SABANA	LUIS EDUARDO GUAYACAN ARDILA	\$ 49.353.000	27/06/2008	15/07/2008	15/07/2008
11	SFS016	HSBC	COOTRANSFUZA LTDA.	CARLOS ALBERTO SASTOQUE BARBOSA	\$ 29.197.000	07/07/2008	21/07/2008	21/07/2008
12	SFS315	HSBC	AUTOBOY	SANDRA PATRICIA ZAMORA CASTRO	\$ 29.197.000	28/07/2008	11/08/2008	11/08/2008
13	SFT854	HSBC	COOTRANSFROM	OSCAR EMILIO GIRALDO ZULUAGA	\$ 29.197.000	24/07/2008	23/08/2008	23/08/2008
14	SGI767	HSBC	TRANS UNISA S.A.	ALFREDO PACHÓN MALAVER	\$ 30.449.000	31/07/2008	23/08/2008	23/08/2008
15	SFQ056	HSBC	AUTOBOY	LYDA ESPERANZA PEÑALOSA BARBOSA - MISAEEL VARGAS RINCÓN	\$ 27.995.000	11/08/2008	29/08/2008	29/08/2008
16	SDC964	HSBC	TRANESCOLARES	YOBANY PUERTAS BUSTOS	\$ 47.093.200	01/09/2008	05/09/2008	05/09/2008
17	SED312	HSBC	VIACOTRANS	YOBANY PUERTAS BUSTOS	\$ 57.886.400	27/08/2008	05/09/2008	05/09/2008
18	SFV438	HSBC	CELUVANS LTDA	MIGUEL IGNACIO ESTEBAN VELOSA	\$ 30.449.000	08/08/2008	24/09/2008	24/09/2008
19	SHA066	HSBC	TRANSPORTES DON QUIJOTE	MARIA DEL CARMEN PINILLA	\$ 54.183.000	19/09/2008	30/09/2008	30/09/2008
20	SFQ057	CORFICOLOMBIANA	AUTOBOY	AUGUSTO CESAR CANTOR BARRERA- MARIA DILSA AVELLANEDA MARTIN	\$ 24.000.000	25/07/2007	06/12/2007	01/11/2007
21	SGE791	CORFICOLOMBIANA	CARDELSA	ELSA MARIA ZAPATA DE RODRÍGUEZ	\$ 35.000.000	20/03/2007	13/06/2008	16/05/2008
22	SEA969	CORFICOLOMBIANA	VIACOLTUR LTDA.	YOBANY PUERTAS BUSTOS	\$ 40.000.000	08/01/2008	28/05/2008	29/04/2008
23	SFN123	CORFICOLOMBIANA	BIP - SERVICIO ESPECIAL	BIP TRANSPORTES LTDA. - NELSON ROBERTO PARRA PALENCIA	\$ 60.800.000	01/07/2008	06/08/2008	21/07/2008
24	SFW109	CORFICOLOMBIANA	COLTUREX	LUIS EDUARDO CRISTANCHO AYALA	\$ 62.435.000	23/06/2008	12/08/2008	29/07/2008
25	SGF746	CORFICOLOMBIANA	VIACOLTRANS LTDA	GUILLERMO ANTONIO ROMERO SANCHEZ	\$ 64.070.000	01/07/2008	26/08/2008	11/08/2008
26	SGC898	CORFICOLOMBIANA	VIACOLTRANS LTDA	GUILLERMO ANTONIO ROMERO SANCHEZ	\$ 64.070.000	01/07/2008	26/08/2008	05/08/2008
27	SFY731	CORFICOLOMBIANA	TRANSPORTES RINCON	NEVIS ROCÍO ROZO RODRÍGUEZ	\$ 62.435.000	04/07/2008	27/08/2008	11/08/2008
28	SFS161	CORFICOLOMBIANA	TRANSUNISA-NACIONAL	GLORIA SERRANO DE ROJAS	\$ 31.106.000	16/06/2008	27/08/2008	29/07/2008

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

N	PLACA	FIDUCIARIA	EMPRESA	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
29	SFU124	CORFICOLOMBIANA	TRANSPORTES LA CANDELARIA LTDA	MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ BAUTISTA	\$ 62.435.000	16/07/2008	28/08/2008	11/08/2008
30	SFF213	CORFICOLOMBIANA	INGENIATUR LTDA	GUSTAVO LOPEZ SIERRA	\$ 57.530.000	08/07/2008	04/09/2008	23/08/2008
31	SGI732	CORFICOLOMBIANA	TRANS. UNISA	GINA PAOLA JIMENEZ RODRIGUEZ	\$ 31.756.000	29/07/2008	11/09/2008	23/08/2008
32	SFR891	CORFICOLOMBIANA	COOP. TRANS TEQUENDAMA	JOSE LUIS OBANDO OBANDO-NOHORA ENRIQUEZ	\$ 27.995.000	31/07/2008	15/09/2008	29/08/2008
33	SFU285	CORFICOLOMBIANA	TURISMO YEP LTDA	GREGORIO ROJAS MORENO	\$ 62.435.000	14/08/2008	10/14/2008	24/09/2008
TOTAL					\$1.386.513.600			

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad – Acta de Visita fiscal 10/08/2012 a 21/08/2012 y respuesta al Informe preliminar.
Elaboró: Contraloría de Bogotá – Dirección Sector Movilidad

De esta manera se establece un daño al patrimonio público distrital que genera Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de **MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS TRECE MIL SEISCIENTOS PESOS (\$1.386.513.600)**. Igualmente se determina posible incidencia disciplinaria.

Con las conductas desplegadas se evidencia incumplimiento del Decreto 567 de 2006 "Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones"; en lo referente a las funciones determinadas en los artículos 9 y 14.

De la misma manera, los incumplimientos normativos mencionados permiten identificar para este hallazgo posible incidencia disciplinaria de acuerdo con lo establecido en la Ley 734 de 2002, Artículos 34 y 35.

2.2. Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de MIL SETENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA Y SIETE (\$1.076.699.537) PESOS, porque la Secretaría Distrital de Movilidad, con los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio "Factor de Calidad", realizó adquisición de vehículos desvinculados de las empresas de transporte público colectivo con habilitación legal y que no contaban con vida útil. Hallazgo con posible incidencia disciplinaria.

Analizada la información suministrada, mediante Acta de Visita Fiscal iniciada el 10 y finalizada el 15 de Agosto de 2012, por la Subsecretaria de Servicios de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, se evidenció la compra de vehículos que no contaban con vida útil, lo anterior en abierto desconocimiento de las normas anteriormente citadas y transcritas en las partes pertinentes; Decreto 115 de 2003, Resolución 392 de 2003 así como las consideraciones del Consejo de Estado en fallo 834 de 2007.

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

La afectación del patrimonio público se establece de conformidad con la información suministrada, que se incluye en el siguiente cuadro y corresponde a la adquisición con cargo a los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad”, de 22 vehículos que al momento de su adquisición se encontraban desvinculados de las empresas de transporte público colectivo debido a que no contaban con vida útil de conformidad con la legislación vigente sobre la materia.

**CUADRO No. 2
VEHICULOS ADQUIRIDOS CON CARGO A RECURSOS DE FACTOR DE CALIDAD
DESVINCULADOS DE LAS EMPRESAS HABILITADAS AL NO CONTAR CON VIDA UTIL**

N°	PLACA	FICUCIARIA	EMPRESA	NIT	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	Valor en \$		
							FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
1	SDB334	HSBC	Desvinculado por vida útil - transportes Samper Mendoza	860006875-5	LEASING CORFICOLOMBIANA	\$ 24.094.000	19/06/2008	04/07/2008	04/07/2008
2	SDE911	HSBC	Desvinculado por vida útil - transportes Samper Mendoza	860006875-5	HUGO ALBERTO CHAVES	\$ 25.251.000	19/06/2008	04/07/2008	04/07/2008
3	SEC025	HSBC	Desvinculado por vida útil - transportes urbanos Samper Mendoza	860006875-5	GIOVANNY ANDRÉS MUÑOZ RODRÍGUEZ	\$ 31.812.000	19/06/2008	04/07/2008	04/07/2008
4	SDE105	HSBC	Desvinculado por vida útil - Transportes Samper Mendoza	860006875-5	RAFAEL SILVA GUTIERREZ	\$ 25.251.000	19/06/2008	10/07/2008	10/07/2008
5	SDE457	HSBC	Desvinculado por vida útil - Transportes urbanos Samper Mendoza	860006875-5	CARMEN ALICIA MESA DE PAREDES	\$ 25.251.000	05/01/2008	29/07/2008	29/07/2008
6	SCF395	HSBC	Desvinculado - Cooperativa Nacional de Transportadores	860020381-7	JOSE LIBARDO VARGAS GONZALEZ	\$ 47.272.400	30/09/2008	04/11/2008	04/11/2008
7	SCE278	HSBC	Desvinculado por vida útil - Cooperativa de Transportadores la Nacional Ltda.	860025858-0	JUAN VICENTE RAMIREZ LIZARAZO	\$ 44.536.800	30/09/2008	13/11/2008	13/11/2008
8	SCF956	HSBC	Desvinculado por cumplimiento de vida útil - Transportes Panamericanos S.A.	860005087-3	NELLY JANETH SANDOVAL MALAGON	\$ 53.069.800	13/12/2008	15/01/2009	15/01/2009
9	SBH091	HSBC	Desvinculado - ultima empresa: Rápido Pensilvania	860010171-4	TRANS. RAPIDO PENNSILVANIA	\$ 44.536.800	23/12/2008	16/03/2009	16/03/2009

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

N°	PLACA	FICUCIARIA	EMPRESA	NIT	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
10	SRA353	HSBC	Desvinculado - ultima empresa: Metropolitana hasta 1995	860006119-5	HUGO FERNANDO VILLAMIL SANCHEZ	\$ 66.805.200	22/12/2008	19/03/2009	19/03/2009
11	SAH113	HSBC	Desvinculado - ultima empresa: Republicana hasta 1995	860006170-1	FLOR ALBA RINCÓN RUIZ	\$ 40.633.600	22/12/2008	07/05/2009	07/05/2009
12	SAI232	HSBC	Desvinculado por cumplimiento de vida útil - Compañía Nacional de Microbuses s.a.	860027234-4	TITO PEREZ MARTINEZ	\$ 44.536.800	26/12/2008	13/07/2009	13/07/2009
13	SAB162	HSBC	Desvinculado por cumplimiento de vida útil - Expreso del País S.A.	860036225-6	EXPRESO DEL PAÍS S.A.	\$ 44.536.800	26/12/2008	22/07/2009	22/07/2009
14	SCD505	HSBC	Desvinculado por cumplimiento de vida útil - Compañía Nacional de Microbuses S.A.	860027234-4	ARQUIMIDES ARIAS JOYA	\$ 48.491.800	09/04/2009	12/08/2009	12/08/2009
15	SAG493	HSBC	Desvinculado por vida útil- Expreso Imperial	860515036-6	JOSE MANUEL VASQUEZ LOPEZ	\$ 57.310.000	13/05/2010	30/06/2010	30/06/2010
16	SEJ765	HSBC	Desvinculado por vida útil - Cooperativa Integral de Transportadores El Cóndor	860045165-0	HERNANDO BOHORQUEZ JUNCO	\$ 71.720.337	13/05/2010	13/07/2010	13/07/2010
17	SCA262	HSBC	Desvinculado por vida útil - Cooperativa Integral de Transportadores El Cóndor	860045165-0	GUSTAVO MORA CRUZ	\$ 59.070.000	10/06/2010	13/07/2010	13/07/2010
18	SDA021	HSBC	Desvinculado por vida útil - Sociedad Universal Automotora de Transportes S.A.	860005446-4	JOSE RESURRECCIÓN MARTINEZ CUELLAR	\$ 54.117.800	08/06/2010	21/07/2010	21/07/2010
19	SDA130	HSBC	Desvinculado por vida útil - Cooperativa Integral de Transportadores Pensilvania	860050333-1	PAOLA ANDREA PACHON RODRIGUEZ	\$ 57.310.000	12/01/2011	11/03/2011	11/03/2011
20	SGB086	HSBC	Desvinculado administrativamente - Cooperativa de Transportadores la Nacional Ltda.	860025858-0	BLANCA CECILIA SUAREZ	\$ 99.664.600	04/04/2012	07/06/2012	07/06/2012
21	SCD239	HSBC	Desvinculado por	860032029-	LINET MARIA	\$ 54.117.800	06/12/2011	12/06/2012	12/06/2012

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

N°	PLACA	FICUCIARIA	EMPRESA	NIT	PROPIETARIO	VALOR DE COMPRA	FECHA DE POSTULACION	FECHA DE COMPRA	FECHA DE CHATARRIZACION
			vida útil - Empresa Vecinal de Transportadores de Suba S.A.	0	ARTUZ SUAREZ				
22	SAC043	HSBC	Desvinculado por vida útil - transportes Rápido Pensilvania s.a.	860010171-4	HECTOR JULIO TORRES DÍAZ	\$ 57.310.000	02/12/2011	19/06/2012	19/06/2012
TOTAL						\$1.076.699.537			

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad – Acta de Visita fiscal 10/08/2012 a 21/08/2012.

Elaboró: Contraloría de Bogotá – Dirección Sector Movilidad

De esta manera se establece daño al patrimonio público distrital que genera Hallazgo administrativo con incidencia fiscal en cuantía de **MIL SETENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS (\$1.076.699.537)**. Igualmente se determina posible incidencia disciplinaria y

Con las conductas desplegadas se evidencia incumplimiento del Decreto 567 de 2006 *"Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones"*; en lo referente a las funciones determinadas en los artículos 9 y 14.

Se determinan de la misma manera incumplimientos normativos que permiten identificar para este hallazgo posible incidencia disciplinaria de acuerdo con lo establecido en la Ley 734 de 2002, Artículos 34 y 35.