

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

INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL
MODALIDAD ESPECIAL

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ, D.C., FONDO DE
EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT.

PERÍODO AUDITADO 2005-2006

PLAN DE AUDITORÍA DISTRITAL 2005-2006
FASE II

SECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

NOVIEMBRE DE 2006.

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

AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL MODALIDAD
ESPECIAL A LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ,
D.C., FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL – FONDATT.

Contralor de Bogotá		Oscar González Arana
Contralor Auxiliar		Oscar Alberto Molina García
Directora Sectorial		Mónica Certáin Palma
Subdirector de Fiscalización		Dagoberto Correa Pil
Subdirector de Análisis Sectorial		Alberto Martínez Morales
Asesor		Faustino Chavez Cruz
Equipo de Auditoría	Líder	Luis Fernando Berdugo Montilla
	Auditores	Víctor Manuel Briceño Alvarado
		Oscar Sánchez Gaitán
	Pasante	Estefany Peña García

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

CONTENIDO

	Página
1. CONCLUSIÓN DE LA AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL	5
2. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	10
2.1. RESULTADOS POR COMPONENTE DE INTEGRALIDAD	10
2.1.1. Evaluación procesos licitatorios	10
2.1.1.1. Evaluación proceso de Licitación Pública No. 27 de 2005.	10
2.1.1.2. Evaluación proceso de Licitación Pública No. 05 de 2006	12
2.1.1.3. Evaluación proceso de Licitación Pública No. 07 de 2006	13
2.1.1.3.1. Estudio de mercado.	30
2.1.1.3.2. Sistema General de Contratación Estatal - SICE	34
2.1.1.3.3. Omisión Consulta SICE	34
2.1.1.3.4. Omisión Inscripción Contrato en SICE –	35
2.1.1.3.5. Estudios previos y de mercado	35
2.1.1.3.6. Obligaciones Ley 80 de 1993 Art.4	37
2.1.2. Seguimiento al Control de Advertencia por los Posibles Fraudes en el Proceso de Chatarrización	39
2.1.2.1. Informes de Interventoría.	40
2.1.2.2. Visita a Planta desintegradora Diaco – Agosto 2006	41
2.1.2.3. Visita a Planta desintegradora Diaco – Octubre 2006	42
2.1.2.4. Aplicación Resolución 1236 Octubre 2004.	44
2.1.2.5. Conclusión	47
2.1.3. Seguimiento al Control de Advertencia por la Posible pérdida de recursos públicos provenientes del “Factor de Calidad”	47
2.1.3.1. Liquidación Factor de calidad	47
2.1.3.2. Investigaciones por incumplimiento	50
2.1.3.3. Cuotas y gastos a cargo del Fondo y reducción índice de sobreoferta	54
2.1.4.. Seguimiento al Control de Advertencia por la Caducidad Multas a Transporte Público	60
2.1.4.1. Acciones de Mejoramiento propuestas y sus ejecuciones	61
2.1.4.2. Conclusión	62
2.1.5. Seguimiento Control de Advertencia por la Capacidad transportadora Servicio Público Colectivo	62

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

2.1.5.1.	Acciones de Mejoramiento propuestas y sus ejecuciones	63
2.1.5.2.	Conclusión	66
2.1.6.	Seguimiento Control de Advertencia por la Omisión de la Liquidación Contrato 093 de 1996 – Concesión Patios	66
2.1.7.	Cambio de servicio y reposición vehículos de servicio público individual – Taxis.	67
2.2.	SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO	68
3.	ANEXOS	
3.1.	Cuadro de hallazgos detectados y comunicados	
3.2.	Registro fotográfico	



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

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

1. CONCLUSIÓN DE LA AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL

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

Doctor

JUSTO GERMÁN BERMÚDEZ GROSS

Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá.

Director Ejecutivo del Fondo de Educación y Seguridad Vial

Ciudad

Respetado Doctor:

La Contraloría de Bogotá, con fundamento en los artículos 267 y 272 de la Constitución Política y el Decreto 1421 de 1993 – Estatuto Orgánico de Bogotá, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Especial a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá -FONDATT .

La auditoría se adelantó a la gestión de la entidad en lo referente a Contratación, Seguimiento a las acciones adoptadas por la administración como resultado de los Controles de Advertencia formulados por la Contraloría de Bogotá, D.C. por: Posibles fraudes en el proceso de chatarrización¹, Posible pérdida de recursos provenientes del Factor de Calidad, Caducidad de Multas a Transporte Público, Capacidad Transportadora del Servicio Público Colectivo y Omisión en la Liquidación del Contrato 093 de 1996 – Concesión de Patios. De otra parte se realizó seguimiento a las acciones adelantadas en cumplimiento del Plan de Mejoramiento.

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 sobre los aspectos objeto de la presente auditoría.

El Informe de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Especial, contiene aspectos administrativos, financieros y legales que una vez detectados

¹ Res.1192/2000: “se entiende por desintegración física total, la inhabilitación y descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra”.

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

como deficiencias por el equipo de auditoría serán corregidos por la administración, lo cual contribuye al mejoramiento continuo de la organización y por consiguiente en la eficiente y efectiva prestación de los servicios en beneficio de la ciudadanía, fin último del control.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo a las normas de Auditoría Gubernamentales compatibles con las de General Aceptación, así como con las políticas y los procedimientos de auditoría establecidos por la Contraloría de Bogotá; por lo tanto requirió, acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar los conceptos en el informe integral. El control incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan de gestión de la entidad y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como su adecuada implementación.

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

- En el desarrollo de los procesos licitatorios, responsabilidad de la Secretaría de Tránsito y Transporte, se establecieron situaciones irregulares en lo concerniente a la información contenida en los archivos que se encuentra fragmentada lo que se denota descuido debido a la forma irregular en que se anexan documentos ajenos y diferentes a la reconstrucción de una carpeta extraviada así como, la inexistencia de foliación en debida forma.

En el proceso licitatorio No. 07 de 2006 se establecieron situaciones irregulares en cuanto a estudio de conveniencia y oportunidad, actualización y revisión de precios. Omisión consulta y omisión inscripción contrato en el Sistema General de Contratación Estatal SICE, inadecuados estudios de mercado e incumplimiento de obligaciones establecidas en el Artículo 4 de la Ley 80 de 1993.

- En lo referente al seguimiento a los Controles de Advertencia se evidenciaron los siguientes hechos:

En el Proceso de Chatarrización se evidencio que se sigue adelantando la desintegración física de vehículos que llegan en completo estado de desvalijamiento a la Planta de Diaco. Así mismo dentro de los compromisos por parte de la Administración se contaba con la expedición de la Resolución 1236 de 2004, sin embargo ésta no ha sido aplicada en debida forma como

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

quiera que 20 meses después de expedida se han realizado algunas actuaciones por parte de la Oficina de Control Interno que no se han visto reflejadas en el fortalecimiento del procedimiento estableciendo que el Proceso de Desintegración Física Total (Chatarrización) no evidencia ningún avance desde lo planteado en el Control de Advertencia y los correspondientes seguimientos llevados a cabo.

Para la liquidación de factor de calidad de comprobó un posible detrimento a las arcas del distrito por mayor valor entre los valores liquidados y los valores realmente consignados a favor de la fiducia en cuantía de \$5.243.81 millones.

De otra parte la actuación de la Secretaría de Tránsito y Transporte en cuanto a la obligación de iniciar y culminar las investigaciones por el incumplimiento en el recaudo de los valores correspondientes a factor de calidad no ha sido efectivo y se pudo comprobar que hasta la fecha no se ha materializado ninguna de las sanciones a las empresas de transporte público.

En la evaluación y seguimiento al Control de Advertencia formulado por Capacidad Transportadora de Servicio Publico Colectivo se estableció que no se han implementado los mecanismos de seguridad para la información que debe ser actualizada permanentemente. La información solicitada por la Contraloria para complementar el análisis no fue suministrada entorpeciendo el proceso de control con esta omisión.

- Se estableció que a pesar de la expedición del Decreto Distrital 260 de 2006 se presentan casos de vehículos de servicio publico individual taxis en los que se autoriza cambio de servicio e igualmente el tramite de reposición generándose una sobreoferta adicional de vehículos en el Distrito Capital con su incidencia en el deterioro adicional de la malla vial y su mayor impacto sobre el medio ambiente.

Consolidación de hallazgos:

En desarrollo de la presente auditoría tal como se detalla en el Anexo No. 1 se materializaron 28 hallazgos, 14 administrativos, de los cuales 1 de ellos tiene alcance fiscal en cuantía de \$5.243.81 millones, que se trasladará a la Dirección de Responsabilidad Fiscal; 12 tienen alcance disciplinario y serán trasladados a la Personería Distrital y 1 de ellos con alcance penal que será trasladado a la Fiscalía General de la Nación.

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

A fin de lograr que la labor de auditoría conduzca a que se emprendan actividades de mejoramiento de la gestión pública, la entidad debe diseñar un Plan de Mejoramiento que permita solucionar las deficiencias puntualizadas, en el menor tiempo posible, documento que debe ser remitido a la Contraloría de Bogotá, dentro de los quince días siguientes contados a partir del recibo del presente informe.

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

Bogotá, D.C. Noviembre 14 de 2006.

MÓNICA CERTÁIN PALMA
Directora Sector Infraestructura y Transporte

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

2. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

2.1. RESULTADOS POR COMPONENTE DE INTEGRALIDAD

2.1.1. Evaluación Procesos Licitatorios

2.1.1.1. *Evaluación Proceso de Licitación Pública N° 27 de 2.005*

Examinada la licitación pública N° 27 de 2.005 consistente en la **“Interventoría técnica financiera y administrativa al mantenimiento de bases y postes del sistema de semaforización electrónica de Bogotá y suministro e instalación de postes en las nuevas intersecciones que se vayan integrando al sistema”** se encontró que se realizó el estudio previo teniendo en cuenta la necesidad, las condiciones técnicas del contrato, como lo son su objeto, plazo, forma de pago y lugar de ejecución, los riesgos amparados y el costo total, basados en la necesidad que se expuso, el cual fue por la suma de Ciento ochenta y nueve millones ochocientos ochenta y dos mil ochocientos treinta y seis (\$189.882.836) pesos m/l., cuyo proceso precontractual fue adelantado, teniendo como presupuesto oficial la suma de Doscientos millones de pesos (\$200.000.000,00).

Ordenada la apertura de la respectiva licitación pública mediante la Resolución 458 de 12 de septiembre de 2.005 ésta se suspendió, hasta que se expidieran los actos administrativos que definieran la conveniencia de continuar con el proceso, mediante Resolución 472 de 22 de septiembre de 2.005.

Vista la Resolución 615 del 23 de octubre de 2.005 mediante la cual se reinicia el proceso licitatorio, teniendo en cuenta que no existían los actos administrativos que definieran la conveniencia y para subsanar dicha falta, se procedió a presentar el pliego de condiciones en 72 folios.

Adelantado el trámite licitatorio en reunión de comité de adjudicaciones de los días (5) cinco y (6) seis de diciembre de 2.005, se procedió a declarar desierta la licitación por cuanto los miembros del Comité acordaron que una vez *“(...) estudiadas y revisadas las observaciones presentadas por los proponentes” se determina “que conforme al cuadro no se pueden evaluar las propuestas desde el punto de vista económico, debido a que los factores ofrecidos en lo relacionado con el tiempo del ingeniero director, vehículos y conductores no presentan equivalencia en las propuestas, en consecuencia no existen igualdad de condiciones para la comparación de las mismas”.*

Por lo anterior se profirió la Resolución N° 655 de diciembre 12 de 2.005, suscrita por el Secretario de Tránsito y Transporte, por medio de la cual se resolvió

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

declarar desierta la licitación N° 27 de 2.005, basada en los planteamientos propuestos por el Comité de Adjudicaciones, de lo cual se notificó a todos los cinco proponentes.

Con fecha 20 de enero de 2.005, la Secretaría de Tránsito y Transporte a través de la funcionaria PILAR AMPARO ROMERO GUARNIZO de la Subdirección Jurídica instaura denuncia penal ante la Fiscalía General de la Nación por “(...) *pérdida A -Z licitación pública N° 27 de 2.005 ...*”, Revisado el AZ contentivo de la información no se observa ninguna actualización en cuanto al avance del proceso penal.

Posterior a ésto, la Secretaría de Tránsito y Transporte dio contestación a los desacuerdos presentados por los proponentes.

Se pudo observar que la información contenida en esta A Z es fragmentada y mal llevada pues como lo señala la denunciante solo se está reconstruyendo el contenido de la licitación 27 de 2.005, pero caso contrario, lo que se denota es negligencia y falta de gestión debido a la forma irregular en que se anexan documentos ajenos y diferentes a la reconstrucción del A Z de la citada licitación y lo que es más grave la inexistencia de foliación en debida forma que refleje claridad de lo actuado y concordancia con la realidad, lo que imposibilita el seguimiento al adelantamiento de las diligencias. Como ejemplo de lo anterior se observa un documento de julio 24 de 2.006, sobre daño a un televisor y apertura de investigación; un escrito del 26 de julio de 2.006 sobre acta de liquidación de contrato 58 de 2.004 y un escrito del 12 de julio de 2.006 – SJ 11-02-06-74184 en el cual se tratan aspectos relativos al contrato 154 de 2.005 referente a la consecución de repuestos para motos Yamaha. Como se puede observar estos documentos son totalmente ajenos al tema de la interventoría al mantenimiento de los semáforos de la ciudad a que hace referencia el objeto del contrato.

Con las actuaciones anteriormente descritas se puede estar ante una conducta posiblemente disciplinable al determinarse presunta violación de lo previsto en el artículo 34, de la Ley 734 de 2002, Deberes, que prevé: Son deberes de todo servidor público: - “ N° 1. *Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de Derecho Internacional y Humanitario, los demás ratificados por el Congreso, las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales, los estatutos de la entidad, los reglamentos y manuales de funciones, las decisiones judiciales y disciplinarias, las convenciones colectivas, los contratos de trabajo y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente*” en concordancia con el numeral 5. que ordena: “ *Custodiar y cuidar la documentación e información que por razón de su empleo cargo o función conserve bajo*

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

su cuidado, o a la cual tenga acceso, e impedir o evitar la sustracción, destrucción, ocultamiento o utilización indebidos”.

2.1.1.2. Evaluación Proceso de Licitación Pública N° 05 de 2.006

Examinada la licitación pública N° 05 de 2.006 consistente en la **“Interventoría técnica financiera y administrativa al mantenimiento de bases y postes del sistema de semaforización electrónica de Bogotá y suministro e instalación de postes en las nuevas intersecciones que se vayan integrando al sistema”** se encontró que se realizó el estudio previo teniendo en cuenta la necesidad, las condiciones técnicas del contrato, como lo son su objeto, plazo, forma de pago y lugar de ejecución, los riesgos amparados y el costo total, basados en la necesidad que se expuso en la licitación anterior o sea la N° 27 de 2.005, el cual fue por la suma de Ciento noventa y seis millones novecientos diez mil (\$196.910.000,00) pesos m/l., cuyo proceso precontractual fue adelantado, teniendo como presupuesto oficial la suma de Doscientos millones de pesos (\$200.000.000,00).

Al momento de calificar al proponente Consorcio SEIN no se le tuvo en cuenta la asignación del puntaje del 10% por Incentivo al producto Nacional por cuanto no estuvo señalado (marcado con equis) en el anexo 11 y solo se encontró firmado por su representante legal, para lo cual, éste solicita le sea reconocido el puntaje citado, tal como aparece a escrito de 4 y 7 julio de 2.006.

En igual forma lo solicita la firma proponente A. C. I. Proyectos S. A., como aparece en escrito de 7 de julio de 2.006.

Mediante escrito de julio 19 de 2.006 la firma Unión Temporal SVPA, solicita al Secretario de Tránsito y Transporte la observación por cuanto ni ACI Proyectos S. A., ni el consorcio SEIN presentaron oportunamente los requisitos contemplados en el pliego de condiciones, Anexos 11 y 12, siendo éstos insubsanables, alegando que lo estipulado en el pliego de condiciones es ley para las partes y piden al Secretario de Tránsito la presencia de los órganos de Control para que estén presentes en la audiencia de adjudicación, debido a que en audiencia del 19 de julio de 2.006 los funcionarios de la Entidad afirmaron entrar a estudiar y a revisar nuevamente las observaciones presentadas por las dos firmas y alega Unión Temporal SVPA que dichas observaciones no tienen ningún fundamento y que de ser aceptadas por parte de la entidad, se estaría violando flagrantemente lo estipulado en el pliego de condiciones que es de obligatorio cumplimiento para las partes.

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

Según memorando ST –07- 02-70210-06 el Subsecretario Técnico, pone en claro al Subsecretario Jurídico, que el consorcio SEIN fue rechazado por que no presentó completo el anexo N° 8 Evaluación Económica y de acuerdo con el numeral 7.3.3.2 Propuesta económica (anexo 8 Insubsanable). Más adelante el literal g) del numeral 7.3.3.2 dice: “ *La modificación, adición u omisión de cargo, cantidad de tiempo o ítem del anexo 8 generará rechazo de la propuesta. La observación no procede y la calificación se mantiene*”.

A los 19 días del mes de julio de 2.006 el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá - Director Ejecutivo del FONDATT, profiere Resolución N° 214, por medio de la cual prorroga el plazo de adjudicación de la licitación Pública N° 05 de 2.006, pero contradictoriamente aparece acta de reunión del comité de adjudicaciones de la misma licitación, con fecha 17 de julio de 2.006 en donde se hace un estudio de las diferentes propuestas, entre ellas la de Consorcio SEIN habilitándola para concursar reconociéndole puntajes que anteriormente ya había negado a través de sus análisis y que había sido rechazada de acuerdo a la Ley del contrato que obligaba a las partes a su cumplimiento.

Es de resaltar la forma irregular en que está recogida la información en los dos tomos, pues no contiene la foliación correspondiente haciendo difícil y dispendioso su estudio y análisis, denotando de esta manera negligencia y falta de cuidado en el manejo del archivo de la información induciendo en error al órgano de control que debe vigilar la actuación administrativa.

Por las anteriores consideraciones se establece la existencia de Hallazgo de carácter administrativo.

2.1.1.3. Evaluación Proceso de Licitación Pública N° 007 de 2.006

En el proceso auditor se realizó examen a la etapa precontractual del contrato 121 de 2006 que corresponde a la elaboración del pliego de condiciones. Examinada la carpeta se establecieron los siguientes aspectos como más preponderantes:

La ejecución del contrato se encuentra enmarcada dentro del proyecto 7254 Expansión y mantenimiento del sistema integral de control de Tránsito en Bogotá D.C. El examen y análisis se efectuó con base en la información registrada y foliada en la carpeta que para el efecto la entidad suministró de la licitación LP-007 de 2006, que dio origen al contrato 121 de 2006 el cual se encuentra en

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

etapa de ejecución. De lo anterior se infiere que lo hasta aquí evaluado corresponde a la etapa precontractual.

A folio 13 la entidad plantea 3 proveedores como posibles oferentes de los bienes requeridos por ésta, tal como se identifica en el siguiente cuadro:

**CUADRO No.1
POSIBLES FIRMAS DE SUMINISTRO DE BOMBILLAS**

PROVEEDOR
Gamelec Ltda.
Consorcio Promotora Puga
Trazzo Iluminación Ltda.

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

Igualmente en revisión exhaustiva de la carpeta, a folio 12 – Valoración de mercado incorporado en el documento Estudio de Conveniencia y Oportunidad, se incluyeron tan solo 2 cotizaciones (Consorcio Promotora Puga y Trazzo iluminación Ltda.), las cuales se promediaron junto con “precios establecidos dentro de la ejecución de contratos con el mismo objeto en años anteriores” dando como resultado en sus valores unitarios por ítem lo siguiente:

**CUADRO No.2
PRESUPUESTO OFICIAL**

Valor en pesos

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	Bombillas halógenas espaciales para tráfico	UND.	69000	\$6771	\$467.199.000.00
2	Bombillas incandescentes especiales para tráfico.	UND.	15500	\$3206	\$49.693.000.00
				SUBTOTAL	\$516.892.000.00
				IVA 16%	\$82.702.720.00
				TOTAL	\$599.594.720.00

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

Así mismo dentro del estudio de conveniencia y oportunidad se especifica que no existe precio de referencia SICE con que comparar por lo cual se efectuó estudio de mercado.

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

A folio 8, 9 y 10 de la carpeta reposan las dos (2) cotizaciones que se promediaron junto con precios de contratos ejecutados en años anteriores con el mismo objeto las cuales presentan los siguientes valores:

“Consortio Promotora Puga

Bombilla Halógena para semáforo (Importada)

Vida media (8000 horas)

Potencia (50 Watts)

Voltaje Nominal (10 Voltios)

Base PKX-22 S

Longitud del Cable 290.mm.

*Compatibilidad con los módulos y reflectores del sistema de semaforización instalado en Bogotá
valor por unidad \$7.413*

Bombilla Incandescente referencia 69w120v

Vida Media (8000 horas)

Base E-27/A21

Potencia 69 Watts

Voltaje Nominal 120 Voltios

Marca Silvana (nacional)

*Compatibilidad con los módulos y reflectores del sistema de semaforización incandescentes
instalado en Bogotá D.C. Valor por unidad \$3.017*

Precios a los cuales hay que adicionarle el IVA del 16%.

Oferta valida por 120 días.”

“Trazzo Iluminación Ltda.

Bombilla Halógena especial para tráfico, 10 V., 50 W.,

*Con cable de 29 cms.- 940 lumes (sic) Base PKX22S para 8.000 horas de uso. Valor Unitario
\$4.000*

*Bombilla clara incandescente especial para tráfico de 69 W, 120 Voltios, Base E-27 de 8000 horas
de uso. Precio Unitario \$2.100.*

Precios no incluyen IVA.

Fecha de la oferta diciembre de 2005.”

Efectuado el promedio de estos valores de mercado comparados por ítems compatibles se obtuvieron los siguientes datos:

Bombilla Halógena especial para tráfico, 10 V., 50W.,

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

Con cable de 29 cms.- 940 lumes Base PKX22S para 8.000 horas de uso. Valor promedio \$5.706,50

Bombilla clara incandescente especial para tráfico de 69 W, 120 Voltios, Base E-27 de 8000 horas de uso. Precio promedio \$2.558,5.

Comparados estos valores por ítem con los presentados dentro del estudio de conveniencia y oportunidad en el ítem “Valoración del Mercado” como valores finales de mercado se presentan las siguientes diferencias:

CUADRO No. 3
**PROMEDIO DE LAS 2 COTIZACIONES Y LA DIFERENCIA POR LA INCLUSIÓN DE OTROS
PRECIOS DE BOMBILLOS DE AÑOS ANTERIORES**

Valor en pesos

DESCRIPCIÓN	VALOR ESTIMADO DE MERCADO DENTRO DEL ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD REALIZADO	VALOR PROMEDIO DE COTIZACIONES	DIFERENCIA
Bombilla Halógena 8000 horas	\$6771	5706,5	\$1064,5*
Bombilla Incandescente 8000 horas	\$3206	2558,5	\$647,5*

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

* Valores adicionales por ítem atribuibles a la incorporación al promedio de valores de precios establecidos dentro de la ejecución de contratos con el mismo objeto en años anteriores”.²

En la respuesta aportada por la entidad mediante Oficio No. OCI-05-306-2006 Radicado 113216 del 2 de Noviembre de 2006, se incluye en Anexo No. 1 a folio 2 una tercera cotización que, de acuerdo con la verificación posterior del Grupo Auditor no obra en la carpeta del contrato ni sirve de base para los cálculos de estimación de Presupuesto Oficial en Estudio de Conveniencia y Oportunidad.

Así mismo a folio 239 y anverso del 240 de la carpeta de la Licitación 007 de 2006 que reposa en la entidad se señalan dentro del pliego de condiciones en el numeral 8.5.1 , el sistema de calificación así:

² Datos o valores no mostrados o citados.

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

“Evaluación Económica (Máximo 800 puntos)...SE RECHAZARAN AQUELLAS OFERTAS CUYO VALOR CORREGIDO SEA MAYOR AL PRESUPUESTO OFICIAL...La calificación se determinará por el método de la MEDIA GEOMÉTRICA teniendo en cuenta los valores por ítems de cada una de las ofertas hábiles, establecidos a partir de la información solicitada en el Anexo 8 de cada una de las ofertas que hayan cumplido con todos los requisitos mínimos solicitados en el Pliego de Condiciones... De acuerdo con lo anterior, la Media Geométrica (G) se determinará mediante la siguiente ecuación para cada uno de los ítems:

$$G = \sqrt[N]{P_1 \times P_2 \times P_3 \times \dots \times P_N}$$

Donde:

N: Número de propuestas hábiles.

$P_1, P_2, P_3, \dots, P_N$ = Valor Total de cada una de las propuestas hábiles.

PROPUESTAS CON VALORES TOTALES MENOR AL 80% O MAYORES AL 110% DE LA MEDIA GEOMÉTRICA CALCULADA, NO SE TENDRÁN EN CUENTA Y LA MEDIA GEOMETRICA SERÁ RECALCULADA SIN TENER EN CUENTA (SIC) ÉSTOS PROPONENTES. ESTE PROCEDIMIENTO SE RELIZARÁ POR UNA SOLA VEZ.

Una vez obtenida la media geométrica del valor total de la propuesta se le asignará el puntaje correspondiente de la siguiente manera:

VALOR DE LA MEDIA GEOMÉTRICA (G)	PUNTAJE
Propuesta con G menor al 80%	0 puntos
Propuestas con G igual o mayor al 80% y menor al 100%	0-800 puntos en forma lineal
Propuestas con G mayor al 100% y menor al 110%	800 a 0 puntos en forma lineal
Propuestas con G igual o mayor al 110%	0 puntos

...”

Levantada el acta de apertura se presentaron 12 posibles proponentes (Folio 267 de la carpeta). En la Audiencia de aclaración o precisión del Pliego de Condiciones de la licitación pública efectuada el día 21 de junio de 2006 la representante de Distribuciones Bogotá en su pregunta No. 2 solicita que la garantía de los bombillos sea a partir de 5000 horas, puesto que de lo contrario con la petición de 8000 horas establecida en el Pliego de Condiciones, se limitaría la negociación a una sola marca (folio 266 de la carpeta). En este mismo sentido a folio 263 el representante de Daelectricos Ltda., pregunta si se obtendría el mismo puntaje en caso de concursar con una marca diferente a General Electric.

Mediante oficio ST-07-02-64662-06 (folios 282- 284) del 23 de junio de 2006 la entidad entre otras aclaraciones responde a los posibles proponentes anteriormente señalados, que la vida útil (termino que se incorpora al pliego de condiciones mediante adendo No. 1 modificando el de Vida media) de las bombillas es de 8000 horas puesto que el mantenimiento de cambio de éstas se

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

realizará anual y que no se está licitando para una sola marca sino que puede participar toda aquella que quiera, siempre y cuando cumpla con los requerimientos técnicos de la licitación pública.

En este mismo oficio y como respuesta a otro posible proponente que solicita aclaración del Anexo 9 y a los términos (mínimo, muestra y lote incorporados en el pliego de condiciones), haciendo referencia al mínimo de horas de vida media, lámpara tipo por ítem y lote en referencia a un grupo de bombillas respectivamente, la entidad aclara que la vida útil se toma en referencia a una sola bombilla, como a un grupo de bombillas y que ... *“la declaración de vigencia de la garantía de calidad de los bienes ofrecidos del anexo 9, tiene por alcance garantizar(sic) para la entidad contratante que el producto cumpla con un mínimo de horas de vida útil”.*

A folios 286 y 287 se encontró el adendo No. 1 donde se modifica la vida media de las bombillas por vida útil, modificando el Anexo 9 e introduciendo que las respectivas certificaciones a presentar por los proponentes de garantía de los bienes de las 8000 horas de vida útil que deben tener las bombillas, deberán ir acompañadas por certificación del fabricante.

De otra parte a folios 291 y 292 obran oficios del 28 de junio de 2006, recibidos a la mano, con fecha anterior, el día 23 de junio de 2006 de parte de dos (2) posibles proponentes (Mauricio Ernesto Sinisterra Franco y Víctor Manuel Chávez Peña). Esta dualidad de fechas permite determinar la posible entrega de documentos fuera de término cuyo plazo máximo se cumplía el 26 de Junio de 2006.

En los documentos anteriormente enunciados solicitan elevar el precio de la bombilla halógena de procedencia importada en razón a que se había presentado devaluación del peso frente al dólar (según uno de los posibles proponentes del 14.29% a la fecha señalada, con una tendencia del 21.5% a noviembre de 2006 mes en el cual se pagaría la adquisición de bombillos por parte de la entidad).

De manera adicional se argumenta incremento del precio de materiales con los cuales se fabrica este tipo de bombilla (tal es el caso del cobre). Se adujo que el incremento de precio de los fabricantes europeos desde el 31 de diciembre de 2005 hasta la fecha era del 4.3 %, por lo que los precios presupuestados y los “establecidos en el SICE” no alcanzaban.

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

Con base en lo anterior la entidad solicitó el 27 de junio de 2006, 2 nuevas cotizaciones a Gamelec y Trazzo iluminación Ltda. (folios 296 y 297) con los siguientes resultados.

“Gamelec

*Bombilla Halógena Especial para semáforo
Potencia (50 Watts)
Voltaje Nominal (10 Voltios). Sin más especificaciones.
Valor por unidad \$6.700*

Precios a los cuales hay que adicionarle el IVA del 16%.

Oferta valida por 45 días.”

“Trazzo Iluminación Ltda..

*Bombilla Halógena especial para tráfico. Valor Unitario \$7.560
Sin más especificaciones.*

Precios no incluyen IVA.

Validez de la oferta 30 días.”

Posteriormente el mismo 27 de junio, mediante memorando ST-07-02-65599-06 (folios 298 a 300) el Subsecretario Técnico (E) con revisión del grupo de Semaforización Electrónica solicita al Subsecretario Jurídico modificar el precio de la bombilla halógena del estudio de mercado inicial de \$6.700 a \$7.100 y por ende modificar, mediante adendo, precios y cantidades de dicha bombilla dentro de la licitación 007 de 2006.

Así la situación la entidad el 27 de junio de 2006 publica el adendo número 2 el cual entre otros modifica el “Presupuesto Oficial Estimado” a partir del párrafo 5 el cual queda:

**CUADRO No.4
NUEVAS CANTIDADES Y PRECIOS DE LA BOMBILLA HALÓGENA DEL ADENDO 2**

Valor en pesos

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	Bombillas halógenas especiales para	UND.	6400 0	\$7100	\$454.400.000.

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

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
	trafico				
2	Bombillas incandescentes especiales para tráfico.	UND.	1550 0	\$3206	\$49.693.000.
				SUBTOTAL	\$504.093.000.
				IVA 16%	\$80.654.880.
				TOTAL	\$584.747.880.

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

Con la modificación del Anexo 8 en su propuesta económica varió de 69.000 bombillas a adquirir a 64.000 generando mayor costo unitario.

Compran pliegos 10 proponentes los cuales presentan oferta dentro de la licitación 007 de 2006. El 100% de éstos ofrecen la misma bombilla Halógena marca General Electric TUNSGRAM referencia 52160 U Código 208652 y de la casa matriz en Hungría. Igualmente presentaron la misma bombilla incandescente de fabricación nacional marca Sylvania SLI Colombia.

**CUADRO No.5
PROPONENTES Y MARCA DE BOMBILLAS PRESENTADAS
LICITACIÓN 07-06**

Valor en pesos

PROPONENTE	BOMBILLA HALOGENA	VALOR UNITARIO SIN IVA \$	BOMBILLA INCENDESCENTE	VALOR UNITARIO SIN IVA \$
COLOMBIANA ELECTROINDUSTRIAL	TUNGSRAM 52160 U	\$6.600	SYLVANIA 69 A 21	\$3.006
VICTOR MANUEL CHAVEZ	TUNGSRAM 52160 U	\$7100	SYLVANIA 69 A 21	\$2580
DISTRIBUCIONES BOGOTA LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.800	SYLVANIA 69 A 21	\$2.510
CONSORCIO PROMOTORA PUGA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.641	SYLVANIA 69 A 21	\$2.741
GAMELEC	TUNGSRAM 52160 U	\$6.920	SYLVANIA 69 A 21	\$2.950
GM INGENIERIA LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.710	SYLVANIA 69 A 21	\$3.030
INTEMA LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$ 5.400	SYLVANIA 69 A 21	\$2.000
TRAZZO ILUMINACIÓN LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.800	SYLVANIA 69 A 21	\$3.100
DAELECTRICOS LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.921	SYLVANIA 69 A 21	\$2.991

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

PROPONENTE	BOMBILLA HALOGENA	VALOR UNITARIO SIN IVA \$	BOMBILLA INCANDESCENTE	VALOR UNITARIO SIN IVA \$
ELECTROINDUSTRIAL BRA LTDA	TUNGSRAM 52160 U	\$6.916	SYLVANIA 69 A 21	\$2.996

Fuente de información: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

A folios 334 a 356 se encuentran copias de los registros de precio temporal efectuados por lo diferentes proponentes en el Sistema General de Contratación Estatal SICE, que maneja la Contraloría General de la República de conformidad con la normatividad vigente. En dichos registros se encontraron las siguientes características:

**CUADRO No.6
REGISTRO REALIZADO POR LOS PROPONENTE ANTE EL SICE**

PROPONENTE	TIPO DE REGISTRO	NIVEL DE IDENTIFICACIÓN SOLICITADO EN EL CUBS HALOGENA	NIVEL DE IDENTIFICACIÓN SOLICITADO EN EL CUBS ³ INCANDESCENTE
COLOMBIANA ELECTROINDUSTRIAL	DEFINITIVO	ÍTEM*	ÍTEM*
VICTOR MANUEL CHAVEZ	TEMPORAL	SUBCLASE	SUBCLASE
DISTRIBUCIONES BOGOTA LTDA	TEMPORAL	GRUPO	GRUPO
CONSORCIO PROMOTORA PUGA	TEMPORAL	SUBCLASE	SUBCLASE
GAMELEC	TEMPORAL	GRUPO	GRUPO
GM INGENIERIA LTDA	TEMPORAL (HALOGENA)	SUBCLASE	ÍTEM (RUPR)*
INTEMA LTDA	TEMPORAL	SUBCLASE	SUBCLASE
TRAZZO ILUMINACIÓN LTDA	TEMPORAL	SUBCLASE	GRUPO
DAELECTRICOS LTDA	TEMPORAL	SUBCLASE	SUBCLASE
ELECTROINDUSTRIAL BRA LTDA	TEMPORAL	SUBCLASE	SUBCLASE

Fuente de información: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

³El Decreto 3512 de 2003 lo define así: Catálogo Único de Bienes y Servicios- CUBS- : Es el conjunto de Códigos, identificaciones y estandarizaciones de los bienes y servicios de uso común o de uso en contratos de obra que los proveedores están en capacidad de ofrecer a la Administración Pública..., estandarizados en función de sus propiedades físicas, químicas y de uso, clasificados en códigos que permiten una identificación para cada uno de ellos.

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

* Estos aspectos aunque se encuentran a máximo detalle no corresponden específicamente al artículo a proveer.

En folios 364 a 389 de la carpeta contentiva del contrato 121 de 2006 obran oficios enviados, por medio de fax, a los diferentes proponentes solicitando se allegue información considerada subsanable en relación con requerimientos jurídicos y técnicos tales como la corrección de la carta de presentación, compromiso de ejecución del contrato dentro de los tres meses contados a partir de la firma del acta de iniciación, anexo modificadorio a la póliza de seguros y anexar la carta de garantía del fabricante de la bombilla halógena. Lo anterior debería ser entregado a más tardar el 10 de julio de 2006 a las 9:00 a.m., so pena de ser rechazada la propuesta.

Cabe señalar que la carta de garantía entregada por los proponentes correspondía a la carta expedida por el Representante de Ventas de General Electric para Colombia, el cual certificaba que de acuerdo con el catálogo las bombillas tungsrám referencia 52160 Código 208652 tenían una vida útil de 8000 horas.

De folio 392 al 529 reposan las diferentes respuestas de los proponentes dentro de las cuales en lo concerniente a la carta de garantía del fabricante anexan fotocopia expedida el 27 de junio de 2006 por el Representante de ventas de General Electric autorizado para Colombia el señor José Luís Mendoza.

Es preciso señalar que los recibidos de las mencionadas respuestas fueron mediante radicación manual, siendo la misma hora y fecha, en muchos de los casos, la firma y forma de recibo de la funcionaria de la Secretaría de Tránsito varía en cuanto a forma de firmar, algunos no llevan fecha, ni detalló el número de folios entregados, tal es el caso del recibido a Promotora Puga (folio 458), GM Ingeniería LTDA (folio 479). Se evidenció que solamente 2 proponentes radicaron sus respuestas en la Oficina de Radicación y Correspondencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte obteniendo su respectivo radicado con fecha 10 de julio de 2006 (folios 405 y 489).

Dentro de las respuestas radicadas la firma INTEMA Ltda. argumentó, ante la obligación de la presentación de la carta de garantía del fabricante (folios 480 al 489), que ante esta solicitud se dirigió a General Electric de Hungría donde se le informó que la verdadera vida útil de la bombilla Halógena no era de 8.000 horas sino de 2.000 y que esa diferencia se debió a un error involuntario en la transcripción del catálogo al español, error subsanado mediante la incorporación en la página de Internet www.tungsrám.hu. Adicionalmente manifestaron que no

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

conocían en el mercado una bombilla que tuviera 8.000 horas de vida útil. El grupo auditor verificó y constató mediante ingreso a la página anteriormente citada y pudo establecer que efectivamente la vida útil para la bombilla de referencia 52160 U de Código 208652 es de 2000 horas y no existe la 52160 U de Código 208653.

La firma INTEMA Ltda. anexa traducciones del mensaje enviado desde Hungría por el Representante de ventas; fotocopia del catálogo donde se muestra la vida útil de la bombilla de referencia 52160 U de Código 208652 que es de 2000 horas y copia de los diseños y planos de la bombilla con una vida nominal de 2.000 horas, entre otras. En el último aparte del oficio especifican que ningún proponente que haya ofertado esa bombilla puede certificar por parte del fabricante las 8000 horas exigidas en los pliegos.

A folio 11 de la segunda carpeta que dio origen al contrato 121 de 2006 y en la cual reposan los documentos mediante los que se realizó la licitación 007 de 2006 se encuentra memorando fechado el 10 de junio de 2006 recibido a la mano el 11 de julio de 2006 el cual fue dirigido por la Subsecretaría Financiera a la Subsecretaría Jurídica remitiendo el resultado de la evolución financiera de los proponentes obteniendo como resultado el rechazo de las firmas Gamelec Ltda., Daelectricos Ltda. y Colombiana Electro-Industrial.

A folios 12 al 18, de la carpeta señalada, se encuentra copia de la Evaluación Jurídica en la cual obtuvo como resultado el incumplimiento de Daelectricos Ltda., Electro Industrial BRA Ltda., y Víctor Manuel Chávez Peña. Cabe señalar que en la observación 07 se indica que INTEMA Ltda. debía incorporar la carta de garantía del fabricante pero no indica si cumplió o no.

A folios 19 y 23 se encuentra el memorando ST-07-02-71116-06 fechado el 11 de julio de 2006 mediante el cual la Subsecretaría Técnica entrega a la Subdirección Jurídica el resultado de la evaluación Técnica y Económica la cual arrojó los siguientes resultados:

Propuestas que no cumplieron la evaluación Técnica GM Ingeniería y Víctor Manuel Chávez.

Propuestas hábiles para ser evaluadas económicamente: Distribuciones Bogotá, Trazo iluminación, Consorcio Promotora Puga e INTEMA Ltda.

Con estos proponentes se dieron los siguientes resultados matemáticos

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

Media geométrica : 519.861.047.79

80% de la media: 415.888.838.23

110% de la media: 571.847.152.57

80%Mg-Mg= 103.972.210

110Mg -Mg= 51.986.105

Por lo anterior se obtuvieron los siguientes puntajes:

**CUADRO No.7
PUNTAJES DE LOS PROPONENTES DECLARADOS HÁBILES EN LA EVALUACIÓN
ECONOMICA PRELIMINAR**

PROPONENTE	VALOR MEDIA G.	VALOR PROPUESTA	PUNTAJE PARCIAL
INTEMA LDA	84.03%	\$436.856.000	161,33
TRAZZO LTDA	107.83%	\$560.570.000	173,54
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	105.79%	\$549.961.800	336.79
Consorcio Promotora PUGA	104,32%	\$542.311.020	454,52

Fuente de información: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

**CUADRO No.8
PUNTAJES POR INCENTIVO A LA FABRICACIÓN NACIONAL**

PROPONENTE	BOMBILLA INCANDESCENTE SERVICIOS DE FABRICACIÓN NACIONAL	BOMBILLA HALÓGENA SERVICIOS DE FABRICACIÓN NACIONAL	PUNTAJE
INTEMA LDA	SI	NO	16.13
TRAZZO LTDA	SI	NO	17.35
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	SI	NO	33.68
CONSORCIO PROMOTORA PUGA	SI	NO	45.45

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

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

CUADRO No.9
**EVALUACIÓN ECONÓMICA FINAL DE INFORME PRELIMINAR DE EVALUACIÓN DE
OFERTAS.**

PROPONENTE	VALOR PROPUESTA	PUNTAJE DEFINITIVO
INTEMA LDA	\$436.856.000	177.46
TRAZZO LTDA	\$560.570.000	190.90
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	\$549.961.800	370.47
Consortio Promotora PUGA	\$542.311.020	499.98

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

Posteriormente se reciben las observaciones efectuadas por los proponentes a la evaluación preliminar (folios 33 al 36) de la carpeta 2. Se destaca la solicitud de la firma GM Ingeniería LTDA para que no se les descalifique por la no incorporación dentro de la muestra del protector del bulbo de la bombilla halógena. La firma Colombiana Electro industrial solicita se acepte su propuesta comparando sus estados con los del Consortio Promotora PUGA. Distribuciones Bogotá solicita sea rechazada la propuesta de INTEMA por no haber cumplido con la certificación del fabricante de la bombilla halógena importada de Hungría.

A folios 37 al 74 reposan documentos originales y fotocopias fechados y radicados el 17 de julio de 2006 impetrados por la firma INTEMA Ltda donde solicitan el rechazo de los proponentes que fueron calificados junto con ella y que anexaron certificaciones dadas por el Representante de Ventas autorizado para Colombia por carecer de validez técnica y legal, solicitando sea adjudicado el contrato a ella que certifica 2000 horas por parte del fabricante, dato correcto aclarando que la entidad ha venido trabajando erróneamente en contratos anteriores creyendo que se trataba de bombillas con vida útil de 8.000 horas.

A folio 78 mediante memorando SF10-74005-06 se responde y habilita financieramente a Colombiana Electro industrial.

A folio 79 de la carpeta reposa carta enviada el 19 de julio de 2006 sin ningún radicado y suscrita por el Representante de ventas de General Electric autorizado para Colombia quien le aclara a la Secretaría de Tránsito y Transporte que las bombillas que han sido suministradas por proveedores como OLINTER, TRAZZO y Gamelec, las cuales han sido vendidas por su oficina, son bombillas marca TUNGSRAM 52160 de Código 208653 y que da fe de la óptima calidad de éstas que han superado las 8.000 horas de vida útil.

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

Mediante memorando ST-07-02-75053-06 la Subsecretaría Técnica le comunica al Subsecretario Jurídico las respuestas a las Observaciones hechas por GM Ingeniería sobre su rechazo y solicitud de inclusión dentro del proceso evaluatorio a lo cual la entidad le ratifica el rechazo (folio 81 y 82). Respecto a las observaciones de Distribuciones Bogotá sobre el rechazo de la propuesta de INTEMA por no presentar la certificación del fabricante, la Secretaría de Tránsito y Transporte la encuentra ajustada y acepta su observación manifestando que las inquietudes y solicitudes de INTEMA serán analizadas por el Comité de Adjudicaciones (Folio 80).

A folios 84 y 85 obra la Resolución de Prórroga de la Adjudicación de la licitación 007 de 2006 por tres (3) días hábiles.

Reposa memorando ST-07-02-75055-06 enviado por la Subsecretaría Técnica a la Subsecretaría Jurídica (folios 87 y 88), por medio del cual le informa que se ha incorporado como propuesta hábil a Colombiana Electro Industrial y ratifica dentro de las propuestas hábiles a INTEMA. Adicionalmente y en virtud de lo manifestado por la firma INTEMA LTDA, es necesario que las firmas Consorcio Promotora Puga, Trazzo Iluminación Ltda., Distribuciones Bogotá Ltda., y Colombiana Electro Industrial ratifiquen los ofrecimientos de garantía de calidad de la bombilla halógena por 8.000 horas de vida útil o de no ser posible manifestar lo contrario. Se soporta en las dudas dejadas en la contradicción de lo manifestado por INTEMA LTDA y lo expresado en el oficio del 19 de julio por el representante de ventas autorizado para Colombia de General Electric, sobre el buen desempeño de la bombilla de referencia 208653 por más de 8.000 horas de vida útil.

A folios 108 a 112 se encuentra carta enviada por el apoderado de INTEMA LTDA donde manifiesta su extrañeza por que se de validez a los argumentos de un representante de ventas para Colombia que no es el fabricante, acerca de la vida útil de las bombillas halógenas 52160 U. En contradicción a lo establecido en el Decreto 3466 de 1982 que consagra que solamente el fabricante de un producto está legitimado para dar garantía sobre éste y aclara que su certificación no fue dada por ningún representante de ventas sino por el fabricante del producto, aclarando igualmente que dar aceptación a lo manifestado por el representante de ventas para Colombia y no por el fabricante es sin duda una clara modificación a lo expresado en el pliego de condiciones. Así mismo invita a la entidad a que busque la verdadera vida útil de las bombillas Halógenas “del fabricante” agregando una dirección en Budapest (Hungría).

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

A folio 130 a 143 reposan las observaciones a la evaluación técnica y económica presentada por la firma INTEMA LTDA, y la remisión de la evaluación final Técnica, Económica y de Incentivo a los bienes, mediante memorando ST-07-02-78841-06 fechado 31 de julio de 2006 de la Subsecretaría Técnica a la Subdirección Jurídica. En este documento y ante los argumentos expuestos en diferentes documentos por la firma INTEMA LTDA, se acepta que las certificaciones no provienen del fabricante y por ende no cumplen con lo exigido en el numeral 7.3.3.3 del pliego de condiciones. De la misma forma INTEMA LTDA tampoco aporta una verdadera certificación de garantía sino una “comunicación suscrita por un Gerente Regional de ventas en la que no “GARANTIZA” la vida útil de los bombillos halógenos,...”, por lo que esta firma tampoco cumple con el mismo numeral del pliego.

En este mismo memorando informa que la entidad realizó *“los estudios previos para la Licitación del asunto soportados en manuales de diferentes fabricantes de bombillas halógenas para tráfico (Phillips, Osram, Tungstram, entre otros), y el estudio de mercado, en cotizaciones que sirvieron de fundamento para las especificaciones técnicas solicitadas en el pliego de condiciones. De igual manera, se tiene que en la Audiencia Pública de aclaraciones frente a una posible inconsistencia respecto al tema de la vida útil de 8.000 horas de la bombilla halógena especial para tráfico... la entidad solicitó al fabricante de bombillas halógenas espaciales para tráfico Phillips Colombia el certificado de garantía de vida útil de la bombilla halógena de 8000 horas que se relaciona en los respectivos catálogos, obteniendo como respuesta que las bombillas halógenas que Phillips suministra, tienen una vida útil (a 50% de falla) de 3,500 horas continuas, sin embargo debe tenerse en cuenta que el uso de las bombillas en el sistema semafórico no es continuo, razón por la cual para un uso no continuo como es caso de los semáforos, la vida útil de las bombillas halógenas equivale a aproximadamente 8.000 horas, es decir un año de duración aproximadamente.”*

Por lo anterior, ninguno de los proponentes declarados hábiles en las evaluaciones jurídica, financiera y técnica entregaron carta del fabricante estando en igualdad de condiciones por lo que se solicita seguir con el proceso licitatorio teniendo en cuenta que la existencia de bombillos en el Almacén de la Secretaría de Tránsito y Transporte apenas alcanza para cuatro meses puesto que la anterior licitación fue declarada desierta.

Así mismo en este memorando se anexó la evaluación económica y técnica en la cual se adicionó a Colombiana Electro Industrial por lo que la calificación final quedó así:

Media geométrica : 524.607.738.04

80% de la media: 419.686.190.43

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

110% de la media: 577.068.511.84

80%Mg-Mg= 104.921.548

110Mg -Mg= 52.460.774

Por lo anterior se obtuvieron los siguientes puntajes:

**CUADRO No.10
PUNTAJES CON LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO PROPONENTE A LA EVALUACIÓN
DEFINITIVA**

PROponente	VALOR MEDIA G.	VALOR PROPUESTA	PUNTAJE PARCIAL
INTEMA LDA	83.27%	\$436.856.000	130,92
TRAZZO LTDA	106.86%	\$560.570.000	251,59
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	104.83%	\$549.961.800	413.36
Consortio Promotora PUGA	103.70%	\$542.311.020	530.03
Colombiana Electro Industrial LTDA.	103,37%	\$544.031.880	503.79

Fuente de información: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

**CUADRO No.11
CALIFICACIÓN DE INCENTIVO A LOS BIENES OFRECIDOS QUE SEAN DE FABRICACIÓN
NACIONAL DE ACUERDO A LA LEY 816 DE 2003**

PROponente	BOMBILLA INCANDESCENTE SERVICIOS DE FABRICACIÓN NACIONAL	BOMBILLA HALÓGENA SERVICIOS DE FABRICACIÓN NACIONAL	PUNTAJE
INTEMA LDA	SI	NO	13.09
TRAZZO LTDA	SI	NO	25.16
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	SI	NO	41.34
Consortio Promotora PUGA	SI	NO	53.00
Colombiana Electro Industrial LTDA.	NO	NO	0.00

Fuente: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

**CUADRO No.12
EVALUACIÓN ECONÓMICA FINAL DE EVALUACIÓN DE OFERTAS HÁBILES.**

PROponente	VALOR PROPUESTA	PUNTAJE DEFINITIVO
INTEMA LDA	\$436.856.000	144.01
TRAZZO LTDA	\$560.570.000	276.75
DISTRIBUCIONES BOGOTÁ	\$549.961.800	454.70

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

PROPONENTE	VALOR PROPUESTA	PUNTAJE DEFINITIVO
CONSORCIO PROMOTORA PUGA	\$542.311.020	583.04
COLOMBIANA ELECTRO INDUSTRIAL LTDA.	\$544.031.880	503.79

Fuente de información: Carpetas de licitación 007 de 2006 y de contrato 121-06

Así mismo reposa Acta de recomendación del Comité de Adjudicaciones Licitación Pública STT-LP-007-2006 (folios 164 al 184) en donde se reiteran las consideraciones ya señaladas y como argumentos nuevos se tienen:

Se intentó comunicación con la fábrica en Hungría por una semana sin que se pudiera tener certeza de la vida útil de las bombillas. Por lo que se acogió la orientación al respecto del representante autorizado de ventas para Colombia en el sentido de que “al parecer” existen dos (2) Códigos para la Bombilla TUNGSRAM 52160U, de los cuales la 208653 es la que se ha venido utilizando por más de cuatro (4) años por el Fondatt con excelente resultado de calidad.

Que se equipararon los términos de “vida útil con “garantía”, cuando en análisis de la entidad, son diferentes. Citan para mayor claridad que el Decreto 3466 de 1982, Estatuto de Protección al Consumidor, establece en sus artículos 11 y 12 respectivamente, las siguientes definiciones:

“Garantía mínima presunta: Se entiende pactada en todos los contratos de compraventa y de prestación de servicios la obligación a cargo del productor de garantizar plenamente las condiciones de calidad e idoneidad señaladas en el registro o en la licencia correspondiente, con las adecuaciones derivadas de la oficialización de normas técnicas o de la modificación del registro, así como las condiciones de calidad e idoneidad correspondientes a las normas técnicas oficializadas aunque el bien o servicio no haya sido objeto del registro.”

“Garantías diferentes a la Garantía Mínima Presunta: tanto los productores como los proveedores o expendedores podrán otorgar garantías diferentes a la mínima presunta de que trata el artículo anterior, sobre las condiciones de calidad e idoneidad de los bienes que vendan o de los servicios que presten. Dichas garantías, así como sus condiciones, el término de su vigencia y la forma de reclamarlas deberán constar por escrito.

Por lo anterior, argumenta la entidad, que se pidió una exigencia de imposible cumplimiento en el numeral 7.3.3.3 *“Declaración de Vigencia de garantía de calidad de los bienes”* cual fue *“El tiempo ofrecido por el proponente en el anexo 9 no podrá ser mayor al certificado por el fabricante en la carta expedida por éste, como tampoco podrá ser inferior a las (8000) horas, para cada uno de los elementos a cotizar”.*

Dicho documento inició su estudio el 19 de julio de 2006 y se culminó el 31 de julio de 2006.

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

El día 02 de agosto de 2006 mediante Resolución 225 de 2006 se adjudicó la Licitación Pública STT-LP-007-2006 al Consorcio Promotora Puga. Ante las ultimas inquietudes presentadas por los proponentes la entidad se sostiene en afirmar que la calidad de la Bombilla está demostrada por adquisiciones anteriores puesto que es la única bombilla ofertada en cuanto a marca, referencia y código, con precios que no resultan diametralmente opuestos, lo que da la tranquilidad de estar adquiriendo un producto de buena calidad y no se ve improcedencia alguna.

Argumentos similares manifiesta en la eventualidad de declarar desierta la licitación y adjudicar directamente puesto que la entidad no cree estar comprando un producto que ponga en riesgo sus intereses pues está demostrada su calidad a lo largo del tiempo que se ha adquirido sin problema para la institución, “o que no corresponda al precio o a las especificaciones técnicas” Adicionalmente cita jurisprudencia del Consejo de Estado de la sala Contenciosa Administrativa, Magistrado ponente Daniel Suárez Hernández en relación a que no se puede dejar de adjudicar por un eventual incumplimiento menor, o que el futuro adjudicatario está obligado a responder por la calidad de lo ofrecido y exigido en el pliego de condiciones.

De otra parte se cita la sentencia del 07 de mayo de igual sala cuyo magistrado ponente fue el Doctor Juan de Dios Montes Hernández en la que se dispone, que la única forma de determinar si un requisito exigido en un pliego de condiciones el cual se somete a interpretaciones es accidental o esencial es acudiendo con un criterio teleológico a la razón de ser de la exigencia que consagraron los pliegos y cuyo cumplimiento es discutido por uno de los proponentes o por la administración.

Lo hasta aquí señalado corresponde a una descripción de los hechos que dieron origen a la adjudicación de la licitación 007 de 2006 y posterior celebración del contrato 121 de 2006.

2.1.1.3.1. Estudio de mercado

En el ítem 5, del Estudio de Conveniencia y Oportunidad, “Valoración de Mercado” se encontró una inadecuada determinación del precio que dio origen al Presupuesto Oficial Estimado que sirvió de base para la licitación pública 007 de 2006. Ello al incorporar al promedio valor de precios establecidos dentro de la ejecución de contratos con el mismo objeto en años anteriores.

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

No es válido incluir precios establecidos en la ejecución de Contratos anteriores, con el mismo objeto, cuando el objetivo es determinar el valor de las bombillas halógenas e incandescentes para establecer el Presupuesto Oficial Estimado de la Licitación.

Esto es un proceso de estimación de la valoración de los productos a la fecha, por lo que se obtiene con la búsqueda de diferentes oferentes que constituyen el universo a consultar y que en un mercado como el nacional y para el caso que ocupa como se evidencia existen en el mercado no solo (3) tres, sino más de 15 proveedores, y veinte (20) si se incluyen los importadores directos (de los cuales tiene conocimiento la entidad por ejecución de contratos anteriores con el mismo objeto), que están en capacidad de suministrar estas bombillas por lo que la obtención de tan solo dos (2) cotizaciones es a todas luces un “pobre estudio de mercado”. Esto conllevó al aumento artificial de los precios estimados que como se observó fue un incremento de \$1064.5 para la bombilla halógena y \$647.5 para la incandescente.

Dada la formulación matemática de la Media Geométrica establecida en los pliegos de condiciones para determinar la mejor oferta económica la cual es factor determinante en el proceso de adjudicación, obliga a que los proponentes se presenten con precios muy cercanos al Presupuesto Oficial estimado, puesto que estar por debajo del 80% de la media y ser superior del 110% de la media elimina las propuestas.

Al desconocer con qué precios se presentarán los competidores, pero reconociendo que en un esquema de libre mercado los agentes buscan maximizar su utilidad, obliga a pensar que estar cerca al presupuesto oficial garantiza de mejor manera la posibilidad de no ser excluido del proceso. Así las cosas un competidor con un precio de oferta que aunque cierto sea significativamente bajo será descalificado, puesto que la formulación matemática está diseñada con el supuesto que su precio es “artificialmente bajo”, pero que como se evidencia no es el caso en cuestión, en razón a que el precio de mercado estimado para la licitación es el que está artificialmente elevado.

En la práctica se evidenció que el 100% de los proponentes presentaron oferta de bombillas para la halógena de las mismas características de marca, casa matriz, referencia y código y similar situación se presentó con la incandescente.

Así sucedió al apreciar que Trazzo Iluminación Ltda., presentó cotización para estimar el presupuesto oficial por valor de \$4.000 y \$2.100 para la bombilla

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

halógena e incandescente respectivamente en el mes de diciembre de 2005; presentó una segunda cotización solicitada en un “segundo estudio de mercado” para el mes de junio de 2006 para la bombilla halógena de \$7.560 y finalmente se presentó con un precio de oferta a la licitación 007 para el mes de julio de 2006 por valor de \$6.800 y \$3.100 para las bombillas halógenas e incandescentes respectivamente.

Tal comportamiento igualmente se evidencia al mirar la situación de INTEMA LTDA., quien se presenta con el valor más bajo por precio unitario de bombilla a razón de \$5.400 y \$2.000 para la halógena e incandescente respectivamente. En la evaluación económica preliminar obtuvo el más bajo puntaje con 161.33 el cual se agudizó por la forma de calcular el puntaje al incentivo a los bienes ofrecidos que sean de fabricación nacional. Todos los proponentes evaluados económicamente presentaron la misma bombilla de fabricación nacional, pero por ser INTEMA el más bajo puntaje parcial, lo sería también para el incentivo a los bienes puesto que la fórmula establecida en el numeral 8.5.3 del pliego de condiciones indica que el puntaje por incentivo al producto nacional será el 10% de cada ítem. Es decir que aunque hayan presentado todos los proponentes hábiles la misma bombilla nacional su puntaje varía de acuerdo a los obtenidos en el puntaje económico por cada uno de los ítems.

El puntaje final en la evaluación preliminar para INTEMA LTDA fue de 177.46 frente a los mayores puntajes obtenidos por los demás proponentes que habiendo presentado valores de oferta superiores a INTEMA LTDA por las mismas marcas de bombillas halógenas e incandescentes, superaron la media y por ende sus puntajes fueron recompensados.

Al ser habilitado un nuevo proponente para la evaluación final cuyos precios eran superiores a la media geométrica desplazaron a INTEMA LTDA a puntajes inferiores a los obtenidos en la evaluación económica preliminar, mientras que nuevamente los proponentes con mayor precio por las mismas bombillas y marcas fueron recompensados con mejores puntajes en la evaluación económica definitiva.

Con esto no se pretende descalificar la obtención de valores ofertados por proponentes a través de la Media Geométrica la cual se comporta bastante bien cuando se realiza un adecuado estudio de Mercado para la estimación del Presupuesto Oficial logrando su cometido de eliminar los precios artificialmente bajos y altos, lo cual no fue la situación dada para esta licitación en donde al no

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

obtener un adecuado precio de mercado y aplicada la fórmula de la Media Geométrica, incremento el valor a pagar por las bombillas.

Adicionalmente a solicitud de 2 posibles proponentes de 12 que se presentaron a la audiencia de aclaraciones de los pre-pliegos, que adujeron incrementos en materiales de construcción de las bombillas, devaluación del dólar e incremento de los fabricantes europeos del 4.3% desde el 31 de diciembre de 2005 a la fecha, se realizó “Segundo Estudio de Mercado” donde se volvieron a solicitar 2 cotizaciones dentro de las cuales esta Trazzo Iluminación Ltda., quien había ofertado en la primera cotización para la bombilla Halógena \$4.000 (diciembre de 2005), y en esta ocasión a \$7.560 (junio de 2006), y GAMELEC la cual presentó precio por la bombilla halógena de \$6.700.

Por lo anterior se vuelve a incrementar el precio estimado de la bombilla halógena de \$6.700 a \$7.100 mediante un nuevo e inadecuado “estudio de mercado” a solicitud del 16% de los posibles proponentes que dio origen a un nuevo incremento de precio para la bombilla halógena y que por lo tanto ya no se podrían comprar 69.000 bombillas halógenas sino tan solo 64.000.

Es importante señalar que dentro de los valores de referencia expuestos por los 2 proponentes invitados a cotizar, ellos muy probablemente tuvieron en cuenta que la adquisición de la bombilla halógena es en dólares y que el pago lo efectuará la entidad al final del año 2006 en donde se presumió una devaluación progresiva del peso dado el comportamiento del primer semestre del año. Sin embargo el tercer trimestre demuestra una reevaluación del peso frente al dólar. Por lo que continuar esta tendencia la entidad estaría pagando más pesos por los bombillos halógenos.

Otro aspecto que corrobora lo ya señalado es que consultado el importador exclusivo Redes Eléctricas S.A., el cual indicó que existen aproximadamente 5 importadores en Colombia, se le solicitó una cotización a fecha del 23 de octubre de 2006 la cual arrojó que dicha lámpara halógena de las referencias descritas, puesta en el almacén de Redes Eléctricas en Bogotá tiene un valor de 1.63 USD liquidado a la tasa representativa para la fecha de la transacción, por lo que para el día de envío de la cotización (23 de octubre), dicha lámpara halógena tiene un costo de \$3.815.65.

De conformidad con las anteriores consideraciones se evidencia que en el mercado existen precios inferiores que no fueron tenidos en cuenta el “Estudio de Mercado” generando incumplimiento del numeral 2, artículo 4 y numeral 4, artículo

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

8 del Decreto 2170 de 2002, constituyendo una presunta falta disciplinaria de acuerdo con lo establecido en la Ley 734 de 2002, concluyendo que se constituye Hallazgo administrativo con incidencia disciplinaria.

2.1.1.3.2. Sistema General de Contratación Estatal SICE.

La Secretaría de Tránsito y Transporte argumentó que consultó el SICE y no encontró el bien a contratar por lo que optó por realizar “Estudio de Mercado”. Sin embargo se muestra desidia por generar los elementos que lleven a una adecuada estimación de presupuestos y que los bombillos a adquirir lo sean por un adecuado valor. Ello sustentado en que teniendo la entidad la obligación de presentar un plan de compras el cual ha venido entregando desde el segundo semestre de 2005, no ha incluido las bombillas que anualmente y desde hace cuatro (4) años debe adquirir para preservar el buen funcionamiento del Tránsito vehicular de la ciudad.

Si bien la norma exige la presentación del plan de compras como requisito que es cumplido por la entidad, lo es también como obligación el no alterar el buen funcionamiento del sistema agregando información incompleta cual es el caso puesto que no se ha incluido la bombillería, teniendo las herramientas para hacerlo, en los respectivos planes de compras presentados al SICE, lo cual altera el Sistema en razón a que lo hace inocuo. Se presenta por lo tanto una presunta violación al Decreto 3512 de 2003 en su artículo 17, en lo que se constituye un Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Ley 734 de 2002.

2.1.1.3.3. Omisión Consulta SICE

Así mismo ante la inscripción de registro temporal efectuada por los diferentes proveedores proponentes al SICE, la entidad acepta que se manejen diferentes niveles de inscripción, lo que no permite que el sistema origine una descripción hasta nivel de ÍTEM para la bombilla halógena contando con los suficientes elementos para hacerlo y así poder tener la identificación específica del bien y poder determinar un precio indicativo de la bombilla, puesto que existen en el mercado más de 10 proveedores que inscribirían un precio de referencia, de tal suerte que en la obligación que tenía el Ordenador del gasto y que no cumplió de verificar y consultar el SICE antes de adjudicar le hubiera dado información de que el precio de oferta estaba por fuera del Umbral de Precios⁴.

⁴ Decreto 3512 de 2003.

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

Por lo anterior presuntamente se infringe lo establecido en el artículo 6 del decreto 2170 de 2002 y el Decreto 3512 de 2003 en lo concerniente al artículo 13 literal d) al cual esta obligada la entidad conforme al acuerdo 03 de 2005 y para ello se tuvieron en cuenta los lineamientos establecidos en el numeral 2., mediante las circulares 01 y 02 de 2005 expedidas por el gerente SICE. Así mismo se determina presunta trasgresión del Código Único Disciplinario. Por lo anterior se constituye un Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

2.1.1.3.4. Omisión Inscripción Contrato en SICE.

En este mismo sentido la entidad debió haber inscrito dentro de los cinco primeros días del mes de septiembre de 2006 ante el SICE el contrato 121 de 2006, el cual fue perfeccionado el 17 de agosto de 2006, cuyo origen está en la adjudicación de la Licitación 07 de 2006. Se efectuó verificación en la fuente encontrándose que a la fecha 23 de octubre de 2006 aún no ha sido inscrito por lo que presuntamente se transgrede el artículo 13 del Decreto 3512 literal e). Así mismo se establece posible incumplimiento del Código Único Disciplinario, determinando un Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

2.1.1.3.5. Estudios previos y de mercado.

Bajo un análisis equívoco la entidad pretende desvirtuar lo pedido en los pliegos en relación con la vida útil de la bombilla cual era 8.000 horas de vida útil aduciendo que lo exigido era de imposible cumplimiento por haber confundido los términos de “vida útil de la fuente luminosa” con “calidad del bien o servicio”.

Lo único que determinó el pliego de condiciones con este párrafo⁵, fue que la garantía Mínima del Bien fuera la certificada por el fabricante lo cual es correcto si lo que se quería decir, como en efecto lo es, evidenciado en la realización del adendo número 1 en torno a modificar la vida media por vida útil; que la vida útil de cada bombilla debe ser la de Garantía Mínima Presunta registrada por el fabricante o productor, porque de lo contrario como lo quiere hacer creer la entidad en medio de su confusión, es que sin importar la vida útil de la fuente luminosa, la garantía que vale es el reconocimiento del proponente y futuro adjudicatario de

⁵ Numeral 7.3.3.3 del pliego de condiciones “Declaración de Vigencia de garantía de calidad de los bienes” cual fue “El tiempo ofrecido por el proponente en el anexo 9 no podrá ser mayor al certificado por el fabricante en la carta expedida por éste, como tampoco podrá ser inferior a las (8000) horas, para cada uno de los elementos a cotizar”.

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

que en caso de falla de la(s) fuente(s) luminosa(s), éstas deberán ser reparada(s) o reemplazada(s) por una(s) nueva(s).

Cosa que si no puede ser, porque las bombillas fueron adjudicadas bajo la modalidad de costo unitario fijo sin fórmula de reajuste, por lo que exigirle al proponente y posterior adjudicatario y contratista que en caso de falla se comprometiera a cambiarlas o repararlas hubiera generado la necesidad de dejarlo por escrito, acerca de bajo qué condiciones se cumplirían, el término de su vigencia y la forma de reclamarlas por tratarse de Garantías Diferentes a la Garantía Mínima Presunta.

Por lo que en caso de que las fuentes halógenas llegaran a fallar antes de las 8.000 horas los proponentes y específicamente el adjudicatario no se haría responsable bajo los parámetros establecidos en el pliego de condiciones pese a existir ratificación de garantía de calidad del bien hasta por las 8000 horas por parte de éste. Podría estar en condiciones de alegar Desequilibrio Económico del contrato.

Por ende el verdadero error no radica en lo planteado por la entidad para no exigir las 8000 horas certificadas por el fabricante, sino en un inadecuado Estudio de Conveniencia y Oportunidad y dentro de éste, un inadecuado Estudio de Mercado mediante el cual la entidad debió inferir que lo pedido era solamente garantizado a través de un catálogo por una sola marca tal como lo informó un posible proponente, en ese momento, Distribuciones Bogotá al solicitar que se bajara de 8000 horas a 5000 horas, por que de lo contrario solo se podría participar con una sola marca, como en efecto sucedió.

Las demás marcas que cita la entidad como argumento para demostrar que era posible concursar con otras bombillas tales como Phillips certifica únicamente 3500 horas continuas a 50% de falla, lo que según la entidad da aproximadamente las 8000 horas nominales. OSRAM certifica tan solo 6000 horas de vida útil y ORBITEC aunque tiene en sus catálogos 8000 horas, certifica tan solo 5000 como lo planteó Distribuciones Bogotá quien participó en licitaciones pasadas con esa bombilla y optó en esta licitación por la única que aparentemente cumplía.

La entidad no puede pretender que lo pedido en los pliegos como vida útil de 8000 horas nominales sea el equivalente a 3.500 horas continuas puesto que tal parámetro lo estableció la firma Phillips bajo un 50% de falla, sin embargo la norma NTC 900 (colombiana) mide la vida útil de una fuente luminaria a 70% de falla. Es decir que la bombilla Phillips no tiene 8000 horas a 70% de falla.

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

Dado que no se realizó un adecuado estudio técnico no se estableció desde un comienzo el número inferior de horas de vida útil, de tal manera que pudieran participar proveedores con otras marcas que han visto su imposibilidad ante las exigencias técnicas que como se evidencia nadie cumple. Al mirar las licitaciones y contratos de años anteriores se establece que más del 90% de las veces los proponentes han presentado las misma marca de bombilla halógena (la que supuestamente cumplía).

De otra parte no son de ninguna manera accesorios los requerimientos de tipo técnico solicitados por la entidad dentro del pliego de condiciones, por el contrario son de carácter esencial como quiera que buscan que los bienes a adquirir cumplan con elementos mínimos de calidad que brinden seguridad y una correcta regulación al transporte urbano.

De otra parte el proceso de radicación de documentos dentro de la licitación no exigió que todos los oficios que presentaran los proponentes fueran radicados en la oficina de correspondencia y archivo sino en la Subdirección Jurídica, lo que generó que unos oficios se presentaran a la mano sin fecha de recibo y sin folios entregados, lo que contraviene la transparencia que debe tener un proceso de tal naturaleza.

Por las anteriores consideraciones se identifica presunto incumplimiento del artículo 8 numerales 2 y 4 del decreto 2170 de 2002, desconocimiento del principio de transparencia consagrado en la ley 80 de 1993 estableciéndose Hallazgo Administrativo con posible incidencia disciplinaria de conformidad con lo establecido en la Ley 734 de 2002 Código Disciplinario Único.

2.1.1.3.6. Obligaciones Artículo 4 Ley 80/93.

El Comité de Adjudicaciones sin objetividad, evidenciada con la expresión “al parecer” supone que existen 2 Códigos para las bombillas Tunsgam de referencia 52160 aduciendo que la 208653 es la que ha adquirido la Secretaría a lo largo de los últimos 4 años según lo afirma en carta del 19 de julio de 2006 el Representante de ventas autorizado para Colombia de General Electric la cual tiene una vida útil de 8000 horas.

Sin embargo la entidad no advierte que esta es la misma persona que afirma en las cartas de garantía suministradas por los proponentes (salvo INTEMA LTDA) con fecha 27 de junio de 2006 que la bombilla tungsrgram de referencia 52160 de vida útil 8000 horas y que posee las demás características ya señaladas para la

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

bombilla en cuestión, corresponde al Código 208652, por lo que a todas luces se evidencia una inconsistencia.

Al consultar la pagina web del fabricante no aparece por ningún lado la bombilla 52160 U con código 208653, encontrándose tan solo la de Código 208652 con una vida útil de 2000 horas.

Adicionalmente afirma la entidad fundamentada en afirmaciones dadas por este mismo representante en la carta del 19 de julio que da fe de la buena calidad de las bombillas halógenas las cuales superan las 8.000 horas de vida útil. Aquí vale la pena aclarar que la vida útil de las bombillas de acuerdo con la norma colombiana NTC 900 es definida como: “Vida útil (de una fuente luminosa) periodo de servicio efectivo de una fuente que trabaja bajo condiciones y ciclos de trabajo nominales hasta que su flujo luminoso sea del 70% del flujo luminoso total.

Vale decir que la vida útil de una fuente luminosa no se mide hasta que la bombilla deja de funcionar, sino que cuando su luminosidad baja hasta un 70%. La unidad de medida del flujo luminoso es el lumen que se mide con un aparato con el cual no cuenta la Secretaría de Tránsito.

Así mismo La norma NTC 900 define Vida Física de una fuente luminosa como “promedio de tiempo transcurrido, expresado en horas, antes de que la fuente luminosa deje de funcionar completa y definitivamente, por haberse dañado cualquiera de sus componentes, sin que hayan interferido influencias externas.”.

En ese sentido es claro que la entidad no puede afirmar por su propia verificación si las bombillas halógenas e incandescentes cumplen con la vida útil de las 8000 horas, puesto que esta no se observa a simple vista, sino que se somete a mediciones técnicas que ha estado en incapacidad de realizar. Muy seguramente las bombillas halógenas de vida útil verdadera de 2000 horas la han perdido en valores cercanos a estas y la entidad no se ha dado cuenta creyendo que funcionan perfectamente hasta las 8000 horas, cuando las bombillas ya se encuentran es en la medición, tan solo, de la vida física. Igual aspecto mira el Representante de ventas autorizado para Colombia puesto que no es el autorizado para decir ni tiene los elementos tecnológicos y menos los argumentos técnicos que como se ha demostrado, lo único que ha generado es confusión sobre la verdadera vida útil de uno de los productos que vende.

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

De las anteriores consideraciones se establece que la entidad posiblemente ha incumplido la Ley 80 de 1993 y el Código Único Disciplinario, constituyéndose un presunto Hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria.

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

Para el seguimiento a las acciones propuestas como respuesta al Control de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá a través del oficio No. 10000-019178 de fecha 8 de Octubre de 2004, en desarrollo del proceso auditor, se realizaron visitas a la planta de desintegración física de la Siderurgica Diaco S.A. con el propósito de establecer la toma de correctivos.

Este Ente de Control tiene identificado el proceso de recepción documental, bajo la responsabilidad de la firma Diaco S.A., consistente en la comprobación de los siguientes documentos:

- Autorización del propietario autenticada (Al intermediario)
- Certificado de tradición.
- Tarjeta de propiedad.
- Tarjeta de operación.
- Tarjeta electrónica.
- Cédula de ciudadanía.
- Fotocopia de la placa.

Durante el desarrollo de las visitas y con el propósito de comprobar el cabal desarrollo del proceso de desintegración física de los vehículos de servicio público colectivo en la Planta del Grupo Siderúrgico Diaco ubicada en el Muña, única entidad autorizada para tal fin, de acuerdo con la Resolución N° 520 del 10 de octubre de 2003, se determinaron los resultados que a continuación se resumen:

Surtido el trámite de recepción de documentación por parte de Diaco S.A. y la verificación de la documentación exigida por la Secretaría de Tránsito y Transporte, la Policía Nacional a través de la SIJIN, comprueba que el vehículo no tenga problemas de orden jurídico ni legal y verifican la validez de las improntas tomadas.

La firma Price Waterhouse Coopers, como ente auditor del proceso de chatarrización que lleva a cabo la Siderurgica Diaco S.A., realiza la verificación de

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

los documentos del vehículo a chatarrizar y su correspondencia con los originales del automotor y por último lleva a cabo inspección física del vehículo.

La inspección física del vehículo se lleva a cabo con éste enganchado a una grúa para proceder a su ingreso a las instalaciones de la Siderurgica Diaco S.A y realizar en el patio la destrucción física. Cabe aclarar que el hecho de ingresar el automotor en grúa se debe a la imposibilidad de rodar por sus propios medios como quiera que se encuentra desvalijado, circunstancia anterior que impide su funcionamiento.

Este Ente de Control ratifica lo evidenciado en procesos de auditoria anteriores donde se estableció el incumplimiento, a lo establecido Resolución N° 414 de 2003, expedida por el Secretario de Tránsito y Transporte, en virtud al desconocimiento del artículo 1 que define el Concepto de Reposición, en los siguientes términos:

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

Así mismo en el Artículo 2. Definición de las actividades inherentes a la reposición. Se define en el numeral 1.:

...”1. La desintegración física total del vehículo: Es la inhabilitación y descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.”

Con la anterior claridad normativa se determina que el vehículo no sale del servicio público sino que por sus condiciones de desvalijamiento generalizado no cuenta con las condiciones mínimas para rodar por sus propios medios, concluyendo que no existe una real reposición y el hecho de chatarrizar permite de manera exclusiva la legalización del hecho de que el vehículo se encuentra ya fuera de servicio.

2.1.2.1. Informes de Interventoría

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. mediante el Convenio 034 de 2006 suscrito con la Universidad Nacional de Colombia incluye dentro de las Interventorías que ésta realiza, la del Proceso de Chatarrización.

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

Revisados los informes entregados por la Universidad Nacional la Contraloría de Bogotá encuentra como observaciones recurrentes las que a continuación se transcriben:

En el Informe de Interventoría No. 5 de Junio de 2006:

....”se ha observado que los dueños no entregan un motor bueno para que lo chatarricen, en lugar de ganar algún dinero vendiéndolo por fuera.”

“Algunos de los vehículos que ingresan, además de tener motor regrabado ingresan con un motor viejo de gasolina cuando su combustible original es diesel y el cambio de combustible no aparece registrado....”

En cada uno de los Informes de Interventoría No. 5 de Junio de 2006, No. 6 de Julio de 2006 y No. 7 de Agosto de 2006, se encuentra la siguiente recomendación:

“La Interventoría recomienda que se busquen los mecanismos que obliguen a los dueños de los carros a llevar un vehículo completo, situación que puede darse si los automotores llegan por sus propios medios, de manera que se evite el comercio de las piezas de segunda, ya que apenas ingresan con lo mínimo exigido pero altamente deshuesados.”

Las observaciones realizadas, por la interventoría a cargo de la Universidad Nacional, por su coincidencia permiten confirmar lo que de manera reiterada ha manifestado la Contraloría de Bogotá a través del Control de Advertencia por Presuntos Fraudes en el Proceso de Chatarrización y los seguimientos realizados hasta la fecha.

2.1.2.2. Visita realizada a la Planta Desintegradora de DIACO S.A el 8 de Agosto de 2006.

En el momento de la visita se comprobó el ingreso de los vehículos identificados con los número de placa SCA 695, SDB 414, SFU 509, SDC 379 y SDA 967.

Se estableció que los rodantes a chatarrizar se encuentran en general desvalijados (faltan sillas, vidrios, cajas de cambios, transmisión, sistema eléctrico, carburador, etc.).

Según información suministrada por la Ingeniera encargada del proceso de chatarrización por parte de Diaco S.A. el control físico se realiza únicamente sobre las partes identificadas, con número, en los documentos de los vehículos (Motor y Chasis).

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

La firma Price Waterhouse como auditora del proceso verifica físicamente el vehículo, La Policía Nacional a través de la Sijin sigue realizando el proceso de verificación de antecedentes y toma de improntas.

En el desarrollo del proceso de chatarrización no se encontraba presente ningún funcionario de la Secretaría de Tránsito y Transporte. Se estableció la presencia de un integrante de la interventoría de la Universidad Nacional.

Con base en las verificaciones realizadas se puede concluir que el proceso de chatarrización continúa con las mismas deficiencias detectadas en las visitas anteriores, que dieron origen al Control de Advertencia comunicado por oficio No. 10000-019178 de fecha 8 de Octubre de 2004 y las que se han realizado como seguimiento al mismo.

2.1.2.3. Visita realizada a la Planta Desintegradora de DIACO S.A el 12 de Octubre de 2006.

De acuerdo con la documentación previamente radicada se conforma la lista de turnos, para el proceso de chatarrización, por parte de la Siderurgica Diaco. En el siguiente cuadro se observa la lista de vehículos a chatarrizar establecida por la entidad desintegradora una vez se realiza el proceso inicial de revisión.

**CUADRO No.13
VEHICULOS A CHATARRIZAR OCTUBRE 12 DE 2006.**

No.	PLACA No.	RESPONSABLE DEL TRAMITE	FECHA DE CHATARRIZACIÓN
1	SEA-555	Tobías Castro	Octubre 12 de 2006
2	SEJ-672	Tobías Castro	Octubre 12 de 2006
3	SFI-436	Samuel Vargas	Octubre 12 de 2006
4	SDB-876	Juan Bautista	Octubre 12 de 2006
5	SEI-372	Evelio Sáenz	Octubre 12 de 2006
6	SGL-226	Sitcar	Octubre 12 de 2006
7	SWB-968	Sitcar	Octubre 12 de 2006
8	SGB-352	Sitcar	Octubre 12 de 2006
9	SFN-803	Sitcar	Octubre 12 de 2006
10	SFI-469	Sitcar	Octubre 12 de 2006
11	SFN-048	Sitcar	Octubre 12 de 2006
12	SFS-820	Sitcar	Octubre 12 de 2006
13	SFM-951	Sitcar	Octubre 12 de 2006
14	SDD-627	Sitcar	Octubre 12 de 2006
15	DGH-089	Sitcar	Octubre 12 de 2006
16	SFH-072	Sitcar	Octubre 12 de 2006
17	SEE-686	Sitcar	Octubre 12 de 2006

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

No.	PLACA No.	RESPONSABLE DEL TRAMITE	FECHA DE CHATARRIZACIÓN
18	SFS-687	Sitcar	Octubre 12 de 2006
19	SFQ-233	Sitcar	Octubre 12 de 2006
20	SFS-718	Sitcar	Octubre 12 de 2006
21	SDD-297	Sitcar	Octubre 12 de 2006
22	SCC-392	José Gabriel González	Octubre 12 de 2006
23	SFR-362	Oscar Rodríguez	Octubre 12 de 2006
24	SCA-703	Yaneth Guarín	Octubre 12 de 2006
25	SGD-864	Evelio Sáenz	Octubre 12 de 2006
26	SFT-471	Sitcar	Octubre 12 de 2006
27	SDG-985	Sitcar	Octubre 12 de 2006
28	SDC-107	Sitcar	Octubre 12 de 2006

Fuente: Listado citas Octubre 12 de 2006- Siderurgica Diaco S.A.

De conformidad con muestra selectiva al momento de la visita realizada por este Ente de Control se evidenció que se encontraba en proceso de chatarrización los vehículos identificados con los números de placa SEI-372, SGB-352, SFN-803, SFS-820, SFH-072, SFQ-233 y SDG-985.

Tal como se evidencia en el Registro fotográfico que se incluye en el Anexo No. 2 del presente informe, de conformidad con la muestra, los rodantes objeto de chatarrización se encontraban en completo estado de desvalijamiento (faltan cajas de cambios, transmisión, sillas, vidrios, sistema eléctrico, carburador, etc.). Igualmente se evidenció que las partes con que cuenta el vehículo se encuentran en total deterioro dado que las que estaban en funcionamiento posiblemente fueron retiradas y reemplazadas por las inservibles. Con lo anterior se genera incremento del mercado de partes usadas lo que ocasiona inseguridad vial al utilizarse, en otros vehículos, repuestos que por su uso y fatiga de material aumentan la posibilidad de ocurrencia de accidentes. De la misma manera la utilización de estos repuestos en los vehículos que se encuentran en circulación impactan negativamente el medio ambiente.

Los resultados de la visita e inspección física al proceso de chatarrización permiten, a este Ente de Control determinar el desconocimiento reiterado a lo expresamente establecido en los Artículos 3º y 5º de la Resolución 1192 del 03 de noviembre de 2000, modificada por las Resoluciones 758 del 28 de Julio y 1236 del 21 de Octubre de 2004, expedidas por el Secretario de Tránsito de Bogotá, D.C. que a la letra dicen:

“ARTICULO TERCERO: Para todos los efectos, se entiende por desintegración física total, la inhabilitación y descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra”

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

“ ARTICULO QUINTO: La entidad desintegradora deberá expedir un certificado de desintegración física que acredite haberse surtido el proceso de inhabilitación definitiva de partes recuperables para la desintegración física total de los vehículos a reponer, debidamente suscrita por el representante legal de la misma y por el auditor o supervisor del proceso, junto con la constitución de la póliza de cumplimiento de que trata la presente resolución, en el que dará cuenta de lo siguiente:

- a) *Que inspeccionó el estado del bus antes de ingresar a la planta, identificando el vehículo conforme a la siguiente información, como mínimo:*
 - *Tipo de vehículo,*
 - *Marca del vehículo confrontando la que figura en el Registro Automotor,*
 - *Modelo del vehículo confrontando el que figura en el Registro Automotor,*
 - *Número de matrícula confrontando la que figura en el Registro Automotor*
 - *Número de placa confrontando la que figura en el Registro Automotor,*
 - *Número de chasis confrontando la que figura en el Registro Automotor,*
 - *Número de motor confrontando la que figura en el Registro Automotor,*
- b) *Que se surtió debidamente el proceso de inhabilitación definitiva e irreversible de partes recuperables.”*

Con las anteriores consideraciones se reitera la observación recurrente de la Contraloría de Bogotá, D.C. incluida en el Control de Advertencia y en los diferentes seguimientos realizados concluyendo que los rodantes de servicio público colectivo que ingresan a la planta desintegradora de la firma Diaco S.A. han sido objeto de desvalijamiento de sus partes recuperables como son, entre otras, caja de cambios, transmisión, sillas, vidrios, sistema eléctrico, carburador, batería, sistema de refrigeración, etc., determinando que estas auto partes no son objeto de la desintegración física total ni de inhabilitación definitiva e irreversible como se encuentra previsto en la normatividad anteriormente citada.

Así mismo se evidencia la expedición de los “CERTIFICADOS DE DESINTEGRACIÓN FÍSICA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO”, por parte de la firma desintegradora Diaco S.A. con el aval de la auditora del proceso Price Waterhouse, omitiendo el cumplimiento de los requisitos establecidos, en los Actos Administrativos expedidos por el Secretario de Tránsito de Bogotá, D.C., que regulan el proceso de chatarrización, especialmente en la Resolución 1192 del 03 de noviembre de 2000, modificada por las Resoluciones 758 del 28 de Julio y 1236 del 21 de Octubre de 2004.

2.1.2.4. Aplicación Artículo Segundo de la Resolución 1236 del 21 de Octubre de 2004 expedida por el Secretario de Tránsito y Transporte

En la verificación realizada al cumplimiento del cumplimiento del Artículo Segundo de la Resolución 1236 del 21 de Octubre de 2004 expedida por el Secretario de

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

Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. , que establece: *“La Secretaría de Tránsito y Transporte, a través de la Oficina de control interno, destinará los funcionarios que considere pertinentes para efectuar y fortalecer los instrumentos de control del proceso de chatarrización, los cuales permanecerán en el sitio de ubicación de la planta desintegradora.”* , se determinó, en la revisión del *“Informe de Visita a la Siderurgica Diaco S.A. Proceso de Desintegración Física de los vehículos de servicio Público Colectivo”* que la Oficina Asesora de Control Interno de la Secretaría de Tránsito y Transporte realizó reunión con el objeto de conocer de primera fuente el proceso de chatarrización, el día 13 de Julio de 2006.

Igualmente se determinó que el día 18 de Julio de 2006 funcionarios de la Oficina Asesora de Control Interno realizaron visita al proceso en Diaco. Producto de esta visita se elaboró, en Septiembre de 2006, un informe en el cual se plantean: *“Oportunidades de Mejoramiento al Proceso”*, en los siguientes términos:

...“1. Analizar el marco normativo respecto del proceso de desintegración física total y hacer los ajustes necesarios en el proceso para fortalecerlo de posibles vacíos normativos.

2. Verificar en la medida de las posibilidades el destino de los motores que son reemplazados de los vehículos que van a ser chatarrizados en la base de datos del SETT, si son utilizados posteriormente en otros vehículos.

3. Unificar las Resoluciones expedidas hasta la fecha 1192 de 2000, 758 y 1236 de 2004, emitiendo una que las contenga, y que contemple o adicione las mencionadas en aspectos tales como:

- Estudiar e implementar medidas para el ingreso de los vehículos por sus propios medios a las instalaciones de la siderurgica habilitada por la Secretaría de Tránsito y Transporte para desarrollar el proceso de desintegración de los vehículos de servicio público colectivo e individual del parque automotor de Bogotá. D.C. lo cual garantizaría un menor proceso de venta de autopartes mecánicas y eléctricas en el mercado de autopartes usadas.*
- Prohibición de autorización de cambios de partes mecánicas esenciales tales como motor y chasis con antelación no inferior de 6 meses al proceso de desintegración, salvo que se repongan por partes de igual o mejores características lo anterior en procura de evitar cambios de partes como el motor del vehículo objeto de nuestra visita.*
- Excluir del control del proceso a la Oficina de Control Interno, por los motivos expuestos en las observaciones trasladando esta función a la Subsecretaría Operativa tal como está ocurriendo actualmente, con el acompañamiento de un ente externo de la STT, para la fecha la Universidad Nacional.*
- Permitir la contratación de firmas de auditoría o de consultoría por parte de las siderúrgicas autorizadas para auditar y certificar el proceso de desintegración en todas sus etapas.”....*

Igualmente por solicitud de la Subsecretaría Operativa la Oficina Asesora de Control Interno realizó observaciones al proyecto de Resolución de desintegración física de vehículos anexas al oficio OCI-05-207-2006 radicado 97534, tal como se transcribe a continuación:

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

.....“La Resolución 1236 de 2004, es citada en el encabezado y en el artículo sexto del proyecto derogándola, y en artículo tercero se cita modificándola en su artículo primero.

Tal es el caso de la Resolución 1236 de 2004, citada en el encabezado y en el artículo sexto del proyecto derogándola, y en artículo tercero se cita modificándola en su artículo primero.

El proyecto de Resolución involucra vehículos de transporte público individual, colectivo, transporte masivo y servicio particular quedando la duda de la conveniencia o no de incluir los particulares en el mismo acto administrativo. En caso de tomar la decisión de incluir lo atinente a vehículos particulares, se debe modificar el encabezado y la parte considerativa, incluyendo lo concerniente a este tipo de vehículos.

En los considerandos, el punto que hace alusión al literal b) del punto 8.4 del Artículo 8 de la Resolución 392 de 2003, que indica que los vehículos estén en capacidad de llegar por sus propios medios al sitio donde van a ser desintegrados, es contrario a lo estipulado en el Parágrafo 1 del Artículo Quinto que dice: “...los vehículos de Servicio Público Colectivo que cumplieron...podrán ingresar a la planta desintegradora por sus propios medio o a través de un sistema de transporte idóneo...”

Es importante tener en cuenta las sugerencias que la Universidad Nacional ha formulado a este proyecto.

Teniendo en cuenta que sobre el tema de la desintegración de vehículos están vigentes tres Resoluciones, a saber: 1192 de 2000, 758 de 2004 y 1236 de 2004,

se debe tener especial cuidado sobre cuáles artículos son modificados o derogados por el proyecto en mención, para lo cual es necesario que se reúna un equipo de trabajo con delegados del Despacho, Subsecretaría Operativa, Subsecretaría Jurídica, para revisar este proyecto de Resolución, y como resultado salga un acto administrativo que llene las expectativas y necesidades alrededor del tema de desintegración física de vehículos.

Una vez efectuados los diferentes filtros al proyecto, teniendo en cuenta los aportes de las áreas involucradas, sugerimos ponerlo en conocimiento del Ministerio de Transporte para su análisis y observaciones”.....

Como se evidenció en la anterior descripción las actuaciones de la Oficina Asesora de Control Interno con el propósito de cumplir lo establecido en la Resolución 1236 de 2004 se han realizado a partir del día 13 de Julio de 2006, veinte (20) meses después de la fecha en que se encontraba obligada a realizar sus labores tendientes al fortalecimiento de los instrumentos de control del proceso de chatarrización, de conformidad con el mencionado Artículo Segundo, que establece: “La Secretaría de Tránsito y Transporte, a través de la Oficina de control interno, destinará los funcionarios que considere pertinentes para efectuar y fortalecer los instrumentos de control del proceso de chatarrización, los cuales permanecerán en el sitio de ubicación de la planta desintegradora.”

Es claro el incumplimiento a lo establecido en el Artículo Segundo de la Resolución 1236 del 21 de Octubre de 2004 antes mencionada, como quiera que ésta entró a regir en la fecha de su publicación, mediante el Registro Distrital 320422, el día 22 de Octubre de 2004.

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

2.1.2.5. *Conclusión*

De conformidad con las anteriores observaciones se puede concluir la realización de actuaciones omisivas, en el desarrollo de sus funciones, por parte de la autoridad de Tránsito de Bogotá, D.C. determinando la existencia de hallazgo administrativo e identificando la posible presencia de conductas disciplinables.

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

2.1.3.1. *Liquidación Factor de Calidad a Agosto 31 de 2006.*

Para efectos del seguimiento al Control de Advertencia formulado por la Posible pérdida de recursos públicos provenientes del “Factor de Calidad”, en esta auditoría especial que se realiza a la Secretaría de Tránsito y Transporte – FONDATT, se evaluó el comportamiento de la liquidación y el recaudo del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio con corte a la fecha de Agosto 31 de 2006. Tal como se planteó en el Control de Advertencia, se estableció que los Ingresos que provienen del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio tienen su origen en la prestación del servicio público del transporte y su destinación para reducir el índice de sobreoferta. Su origen se encuentra en un componente adicional a la tarifa del servicio de transporte público colectivo, que es asumido de manera directa por los usuarios del servicio de transporte público colectivo y por lo tanto se confirma la connotación de recursos de carácter público. En atención a lo determinado en la Ley 105 de 1993, numeral 2 del Artículo 3, la Operación del Transporte Público es un servicio público bajo el control y vigilancia del Estado, quien para una adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad deberá ser ejercida por la autoridad de tránsito respectiva, en este evento por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para el caso de Bogotá, a partir de la expedición del Decreto Distrital No. 115 de 2003, se implementó, el Factor para el Mejoramiento de la Calidad del servicio, incorporado a la tarifa; con el propósito de que se constituyera un patrimonio autónomo por medio del cual las fiduciarias a las que se determinará acreditación, administran los recursos para ser utilizados como fuente de pago con destino a la adquisición de vehículos con el fin de que se haga realidad la reducción de la sobreoferta.

Igualmente de conformidad con lo establecido en el Artículo 25 del Decreto 115 de 2003, en concordancia con el artículo 12 de la Resolución 392 del mismo año el

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

recaudo de los recursos para el mejoramiento de la calidad del servicio Factor de Calidad deberá ser realizado de manera directa por las empresas de transporte público, a través de un sistema centralizado.

CUADRO No.14
LIQUIDACIÓN FACTOR PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO A
AGOSTO 31 DE 2006

Miles de \$

No.	Código	Empresa	Vr. liquidado	LIQUIDADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				Fiduciaria	Fecha Vinculación	Valor en Fiducia
1	9000	BARSA	881.629,54	BANISTMO	20-Nov-03	203.381,11
2	9010	BUSES ROJOS	667.564,89	-		
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	2.635.887,42	FIDUVALLE	18-Ago-06	188.157,00
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	2.394.005,31	FIDUVALLE	08-Jul-05	2.390.694,94
5	9040	COONAL	4.425.725,13	FIDUVALLE	02-Feb-06	3.688.292,77
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	1.390.365,32	-		
7	9060	COPENAL	2.031.455,73	-		
8	9065	COOTRANSABASTOS	817.976,85	-		
9	9070	COOTRANSNIZA	2.029.608,24	-		
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	3.869.814,30	-		
11	9090	COMNALMICROS	5.615.025,71	-		
12	9100	COOTRAUNIDOS	1.780.296,62	-		
13	9110	EXBOSA	1.615.582,47	BANISTMO	27-Nov-03	1.172.889,43
14	9120	EVETRANS	1.676.980,06	-		
15	9130	COONALCETECE	149.005,28	BANISTMO	23-Dic-03	149.312,71
16	9140	FLOTA USAQUEN	2.153.967,38	-		
17	9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	643.285,34	FIDUVALLE	10-Feb-06	220.195,77
18	9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	1.461.007,14	BANISTMO	20-Nov-03	1.008.969,16
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	1.475.808,04	FIDUVALLE	20-Dic-05	1.488.552,62
20	9180	TRANS RAPIDO PENSILVANIA	4.313.815,68	-		
21	9190	SIDAUTO	5.128.710,84	BANISTMO	20-Nov-03	548.568,72
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	1.682.751,49	-		
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	1.413.065,96	-		
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	7.503.892,32	FIDUVALLE	21-Dic-05	3.357.393,65
25	9230	BUSES BLANCOS	4.862.211,88	FIDUVALLE	25-Ago-06	1.999,96
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	1.577.357,18	FIDUVALLE	03-Ene-06	1.486.779,90
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	2.878.408,38	FIDUVALLE	26-May-05	1.635.697,02
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	7.379.544,38	-		
29	9280	EXPRESUR	2.331.245,23	-		
30	9315	LINEAS UNITURS	41.845,41	FIDUVALLE	28-Ago-06	11.317,13
31	9340	COOTRANSKENNEDY	1.598.627,37	FIDUVALLE	29-Ago-06	13.367,00
32	9360	TRANSERVILUJO	334.426,81	BANISTMO	15-Dic-03	108.842,44

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

No.	Código	Empresa	Vr. liquidado	LIQUIDADADO EN LAS FIDUCIARIAS		
				Fiduciaria	Fecha Vinculación	Valor en Fiducia
33	9420	SOTRANDES	2.791.813,03	BANISTMO	20-Nov-03	2.466.217,20
34	9470	TRANSFONTIBON	1.927.372,32	-		
35	9490	COINTRACONDOR	2.833.560,43	-		
36	9520	COOTRANSPENSILVANIA	6.233.110,89	-		
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	2.657.802,16	FIDUVALLE	03-Jun-05	2.644.604,60
38	9570	COCEVES	770.808,51	-		
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	1.708.949,36	-		
40	9635	TRANSMODELO	449.094,85	-		
41	9640	UCOTRANS	302.884,99	-		
42	9670	COOTRANSOCORRO	144.626,80	-		
43	9700	COODILTRA	885.886,37	-		
44	9710	UCOLBUS	2.636.412,86	-		
45	9760	COOTRANSBOSA	677.998,30	-		
46	9855	COOTRANSNORTE	417.868,06	-		
47	9910	EXIMSA	961.204,55	BANISTMO	29-Dic-05	140.803,83
48	9940	TRANSCONFORT	1.280.249,06	-		
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	636.057,77	-		
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	1.241.391,52	FIDUVALLE	28-Ago-06	44.149,40
51	9980	SOTRANSMIUR	429.207,84	-		
52	9981	COOPZOBOSA	137.283,30	-		
53	9982	COOTRAURES	246.188,51	-		
54	9983	COTRANSUBA	276.850,14	FIDUVALLE	28-Ago-06	41.254,28
55	9984	COOTRANSFONTIBON	95.075,09	-		
56	9985	COOTRAPAN	32.350,49	FIDUVALLE	23-Dic-05	24.046,92
57	9986	COOTRANSMOLINOS	60.068,57	BANISTMO	09-Ene-04	30.748,25
58	9987	COOTRANSBOGOTA	113.584,30	FIDUVALLE	02-Feb-06	25.802,79
59	9988	TRANSANDINO	514.709,58	-		
60	9989	COOTRANSCENORTE	222.190,08	-		
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	181.236,92	BANISTMO	19-Nov-03	137.909,32
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	191.005,53	-		
63	9993	TRANSCALERO	108.433,33	FIDUVALLE	21-Feb-06	99.254,13
64	9994	TAMPA DC	314.862,23	-		
65	9996	COOTRANSFLORIDA	1.335.472,05	-		
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCARD	510.765,93	-		
TOTALES			112.087.269,42			23.329.202,05

Fuente: Información suministrada STT – Oficio ESTPC 378-96708-06 Sept.14/06.

En el seguimiento realizado, se determinó que de las sesenta y seis (66) empresas autorizadas, para prestar el servicio público de transporte en la ciudad

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

de Bogotá, D.C., únicamente veintisiete (27) han celebrado convenio y realizado consignación de valores en las fiduciarias acreditadas BANISTMO S.A. y FIDUVALLE.

Los valores liquidados y consignados en las fiduciarias BANISTMO S.A. y FIDUVALLE, desde la constitución del patrimonio autónomo (Agosto 18 de 2003) hasta la fecha de Agosto 31 de 2006, corresponden a los presentados en el cuadro anterior.

En el análisis de la información suministrada por la Secretaría de Tránsito y Transporte, reportada mediante el Oficio ESTPC-378-96708-06 de fecha Septiembre 14 de 2006, se estableció que el valor total de los recursos provenientes del Factor de Calidad liquidado por la STT asciende a la suma de \$112.087.26 millones de los cuales se encuentran depositados en las fiduciarias BANISTMO S.A. y FIDUVALLE únicamente \$23.329.20 millones concluyendo que en desconocimiento a lo establecido en el Decreto 115 de 1993 y demás normatividad pertinente, se encuentran \$ 88.758.06 millones.

Lo anterior permite evidenciar que se continúa incrementando la retención irregular de dineros en cuentas particulares de las Empresas de Transporte Público y de propietarios de los vehículos, provenientes del Factor de Calidad para el mejoramiento del Servicio incorporado a la tarifa, determinando el comportamiento a continuación resumido:

Valor Liquidación Factor de Calidad (Agosto 2006)	\$112.087,26 millones
Valor consignado en las Fiduciarias	\$ 23.329,20 millones
Valor posible detrimento de los Recursos del Fondo	\$ 88.758,06 millones
Valor determinado en auditorias anteriores	\$ 83.514,25 millones
Mayor valor posible detrimento (Agosto de 2006)	\$ 5.243,81 millones

2.1.3.2. Investigaciones por incumplimiento consignación Recursos Factor de Calidad.

De conformidad con los reportes de la Coordinación de Transporte Público Colectivo se estableció, que a Agosto 31 de 2006, se han iniciado 5.551 Investigaciones, por el incumplimiento a lo establecido en el Decreto 115 de 2003 y las Resoluciones 392 de 2003 y 497 de 2005. De las 5551 investigaciones 825, el 14.86% corresponden a Empresas de Transporte Público Colectivo y 4726, el

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

85.14% a personas naturales propietarios de vehículos de transporte público colectivo.

De las 5551 investigaciones iniciadas se ha proferido sanción consistente en imposición de multa a 113 procesos equivalente al 2.03%. De los 113 procesos anteriormente identificados 43 corresponden a Empresas de Transporte Público Colectivo y 70 a personas naturales

De las anteriores cifras se desprende que la gestión realizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte se puede calificar como deficiente al no generar el inicio de la totalidad de investigaciones, como quiera que el incumplimiento, por parte de las Empresas de Transporte Público y propietarios de vehículos, se ha venido presentando en forma semanal y de conformidad con reciente reglamentación de manera quincenal.

El grupo auditor de la Contraloría realizó visita el día 12 de Octubre de 2006 a las dependencias de Jurisdicción Coactiva de la Secretaría de Tránsito y Transporte, con el objeto de verificar los procesos que se adelantan contra las empresas de transporte público y contra personas naturales por el incumplimiento en la consignación de los dineros provenientes del factor de Calidad, visita que fue atendida por la Coordinadora Grupo Jurisdicción Coactiva y una Profesional del área, en la cual se solicitó de cada uno de los procesos la entrega de la siguiente información:

- Información sobre fecha de ejecutoria del título (Resolución Sancionatoria)
- Fecha de recibo del proceso
- Fecha en que se libró mandamiento de pago y su cuantía
- Notificaciones personales (presentación de excepciones, recursos, nulidades ante el superior, solicitudes varias)
- Fecha decreto medidas cautelares y bienes embargados
- Estado actual del proceso (sentencia o auto de obediencia, fallo segunda instancia, embargos)

Los funcionarios adscritos al Grupo de Jurisdicción Coactiva manifestaron que entregarían la información en cinco (5) días.

El día 24 de Octubre de 2006 fue recibida de manera extemporánea la Información correspondiente a los procesos, de las empresas de transporte público, en Jurisdicción Coactiva evidenciando que la Secretaría de Tránsito y Transporte con su actuar no suministra oportunamente las informaciones solicitadas de manera

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

que se entorpece e impide el cabal cumplimiento de las funciones que constitucional y legalmente corresponden a este Ente de Control.

Sobre este tema se realizó la correspondiente evaluación, con base en la información recibida extemporáneamente, determinado en visita administrativa a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá – Grupo de Jurisdicción Coactivo, realizada el día 12 de octubre de 2.006, que en los procesos sancionatorios por efecto del incumplimiento al recaudo y depósito en la Compañía fiduciaria, correspondiente de los dineros pagados por los usuarios del transporte público colectivo con destino al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio “Factor de Calidad”, por parte de las diferentes empresas transportadoras, los expedientes no se encuentran clasificados por su causa u origen, sino que se manejan en conjunto con los demás procesos ejecutivos por Jurisdicción Coactiva, como son multas impuestas por violación a las normas de tránsito, multas por violación a las normas de transporte público y por la obligación generada por concepto de servicio de parqueaderos (patios).

Lo anterior fue confirmado por la Coordinadora del Grupo de Jurisdicción Coactiva mediante oficio S J. 11 – 05 – 109534 de octubre 23 de 2.006 en los numerales 1 y 2.

Se tiene que hace falta clasificar por materias o conceptos los diferentes procesos e incluirlos en una base de datos que permita su consulta inmediata. Aunque se sabe que todos se ventilan a través del mismo procedimiento, se haría más expedita su consulta o localización, si se tuvieran separados por materias y haciendo más fácil su manejo e individualización para una gestión eficaz de la información.

Esta situación es reconocida en el mismo documento al sostener que: *...“aproximadamente por multas impuestas por violación a las normas de transporte público hay aproximadamente 1.200 expedientes, se hacía necesario revisar cada uno para lograr determinar cuales eran los expedientes cuya sanción se originó por factor de calidad, y además que para la información requerida era necesario contar con un tiempo prudencial, que permitiera revisar cada una de las actuaciones surtidas y detallar así el informe solicitado”*. Razones anteriores que nos permiten deducir un manejo irregular de los expedientes en su aspecto físico, conllevando con ello a un desgaste de quien los maneja y una demora injustificada para su localización e individualización y así poder rendir la información oportunamente.

Tal como ya se manifestó, una vez entregada en forma extemporánea la información solicitada en lo referente a los procesos sancionatorios por la omisión

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

de consignar en la fiduciaria los dineros recaudados por las sesenta y seis (66) empresas prestadoras del servicio público colectivo, se tiene lo siguiente:

- Solamente se han iniciado cuarenta y un (41) procesos contra las 66 empresas que conforman el total del servicio público colectivo de Bogotá.
- Del total del listado donde se informa el estado de los diferentes procesos, sesenta y siete (67) en total, se tiene que muchos se han iniciado o están para iniciarse con el mandamiento de pago y son varios contra la misma empresa, como es el caso de Sidauto, cuatro procesos, Transnuevo Milenio cuatro procesos, Buses Azules tres procesos, Buses verdes tres procesos, y siguen varios con dos procesos, omitiendo por economía procesal ser acumulados, lo que hace más dispendioso su trámite.
- Más de nueve (9) procesos, en los que a pesar de haber sido recibidos con fechas de diciembre de 2.005 y otras posteriores a ésta, se encuentran por elaborar o para firmas los mandamientos de pago, denotándose descuido en su trámite generando estancamiento y congestión de los demás expedientes.
- Se denota falta de actuación al no emitir junto con el mandamiento de pago, auto de medidas cautelares que garanticen el pago de la obligación, cuando es conocido que dichas empresas tienen abiertas cuentas corrientes en los diferentes bancos y otros bienes en su haber.
- De otro lado a pesar de tenerse conocimiento de la negativa de las restantes veinticinco (25) empresas de Transporte público que no han cumplido con los depósitos de los dineros por el factor de calidad, no se justifica que a la fecha no se hayan iniciado los correspondientes procesos por Jurisdicción Coactiva generando una gestión ineficaz e ineficiente.
- Se presenta falta de actuación respecto de la notificación de los diferentes deudores, a pesar de ser de conocimiento público su domicilio o residencia comercial y si es del caso recurrir a las diferentes formas de notificación existentes contempladas en la normatividad vigente y así para poder evacuar oportunamente los diferentes procesos.

CONCLUSIÓN:

De conformidad con los anteriores argumentos se realizó análisis de efectividad del recaudo, por las sanciones impuestas por incumplimiento en la consignación

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

del factor de calidad por parte de las empresas de transporte público, determinando que el recaudo es de cero (0). En lo referente a Mandamientos de Pago se estableció que durante los años 2004, 2005 y 2006 se han impuesto 65 multas con los siguientes indicadores:

Por elaborar mandamiento de pago	36	55.38%
Mandamiento de pago en firmas	9	13.85%
Mandamientos de pago elaborados	10	15.38%
Mandamientos de pago notificados	10	15.38%
Medidas cautelares	0	0%
Recaudos	0	0%
Total	65	100%

Por las razones anteriores se evidencia que no se ha llevado a cabo ninguna acción efectiva, por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte en su condición de autoridad de tránsito en el Distrito Capital, para obtener el recaudo de las sanciones impuestas (multas) a las empresas de transporte público colectivo por el incumplimiento en la consignación del Factor para el mejoramiento de la calidad del servicio – Factor de Calidad lo que implica la existencia de Hallazgo Administrativo con posibles implicaciones de carácter disciplinario de conformidad con lo establecido en el Código Disciplinario Único.

2.1.3.3. Cuotas y gastos a cargo del Fondo para el Mejoramiento de la calidad del Servicio – Factor de Calidad y reducción índice de sobreoferta.

Es necesario establecer la incidencia de la administración ejercida por la Fiduciaria Banistmo en su calidad de líder y las demás adherentes en el “Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio”, pues es de éste que se cancelan el total de las obligaciones que fueron adquiridas con la fiduciaria, el pago de obligaciones con los acreedores por venta de vehículos, trámites y diligencias por el proceso de chatarrización de cada vehículo que compone la sobreoferta del parque automotor de la ciudad y los impuestos a que haya lugar en relación con las operaciones que se realicen; aparte de los gastos de gestión y control como son los de un auditor externo.

Descritas en el reglamento que se adoptó en agosto de 2003, a diciembre 31 de 2003 las comisiones que recibía la fiduciaria se asumen de la siguiente manera:

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

- 1. Una cuota fija de pago mensual** complementaria a las comisiones que se causen como pago variable **por valor de \$ 21.000 por vehículo** que tenga tarjeta de operación y que haya sido reportado por los fideicomitentes.
- 2. Una comisión por gestiones operativas y administrativas** que representa la compra y desintegración física total de vehículos **por valor de \$ 649.500 por vehículo.**
- 3. Una comisión sobre los rendimientos de capital** administrado **igual al 0.758%**, la cual será **descontada trimestralmente** de cada uno de los subfondos de manera directa.
- 4. Una comisión anual por la administración** de los contratos y pagos por la compra de vehículos a plazo **igual al 0.45% pagadera mensualmente.**

Estas comisiones altamente onerosas, fueron abolidas por causar un alto impacto al patrimonio autónomo que compone el fondo. De ahí en adelante se constituye la renovación del reglamento del fondo, pues el 16 de mayo de 2005 se firmó el Otrosi que modificó de manera integral el contrato de Fiducia, el cual asume dicha modificación del reglamento adoptando el que se instauró el 9 de marzo de 2005 donde se establecen los nuevos montos de comisiones a saber:

- En su condición de Fiduciaria acreditada:
- 1.** Por cada empresa con la cual hayan celebrado contrato de Fiducia para la administración de los recursos derivados del Factor de Calidad, o por cada empresa que se haya adherido a un contrato ya celebrado, tendrá derecho a percibir el equivalente en pesos a dos (2) smlmv por cada mes que se encuentre vigente el contrato, hasta un máximo de veinte (20) smlmv, suma que se podrá descontar de los recursos del Fondo dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento de cada mes.
 - 2.** Por la inversión de los recursos del Fondo en inversiones diferentes al Fondo Común Ordinario, el 0.75% liquidado sobre rendimientos obtenidos.
 - 3.** Por la compra de vehículos, tendrán derecho a los siguientes porcentajes liquidados sobre el valor de compra de cada vehículo, comisión pagadera al momento en que se haya efectuado la desintegración física del vehículo y el pago del precio al vendedor así:

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

- Si la compra y desintegración se lleva a cabo antes del 31 de diciembre de 2.005 la remuneración será igual al 4% del valor de la compra.
- Si la compra y desintegración se lleva a cabo después del 31 de diciembre de 2005, pero antes del 30 de junio de 2006, la remuneración será igual al 3.5% del valor de la compra.
- Si la compra y desintegración se lleva a cabo después del 30 de junio de 2.006, la remuneración será igual al 3% del valor de la compra.

A estas tarifas se les debe adicionar el IVA y cualquier otro impuesto que causen, incluyendo el impuesto sobre las transacciones financieras.

➤ En su condición de Fiduciaria Líder:

Una remuneración por valor de \$314.000 por cada vehículo desintegrado, hasta completar la suma de \$1.779.752.000 que corresponde al valor total por la desintegración de 5.668 vehículos de transporte público colectivo que se toma como número base para la reducción de la sobreoferta.

Esta suma será cancelada mediante un pago mínimo mensual de \$57.354.381 en el caso en que sean desintegrados de 0 a 182 vehículos en el mes.

Si se supera el monto de 182 vehículos mensuales desintegrados, se pagará el valor resultante de multiplicar el número de vehículos desintegrados por \$314.000, verificando que en ningún caso el valor acumulado pagado exceda el monto de \$ 1.779.752.000.

Si se desintegran vehículos adicionales a los 5668 se reconocerá por cada uno de ellos la suma de \$ 314.000.

La comisión por desintegración de \$314.000 será incrementada en el IPC. A esta tarifas se les debe adicionar el IVA y cualquier otro impuesto que causen, incluyendo el impuesto a las transacciones financieras.

Para el corte del mes de agosto de 2006, han ingresado al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio la suma de \$23.329.20 millones, suma que corresponde a la transferencia de recursos por concepto de Factor de Calidad realizado por las empresas de transporte público. Con cargo a éste se han adquirido a través del Fondo para el mejoramiento de la calidad de servicio 23

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

vehículos que corresponden al 0.42% de 5.394 vehículos de transporte público colectivo que se toma como número base para la reducción de la sobreoferta.

La descripción anterior, de las cifras que corresponden al monto que administra la fiducia para realizar el proceso de chatarrización por medio del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del servicio; evidencian que dicho proceso, iniciado en el año 2.003; se encuentra visiblemente atrasado tomando como punto de referencia el tiempo en el cual se han desarrollado las actividades. La referencia del tiempo se realiza en términos de los índices de liquidación que se establecen en la resolución 392 de 2003 donde se referencia en porcentajes la cantidad de vehículos a ser chatarrizados por medio del fondo y que a la fecha actual no se ha dado cumplimiento ni siquiera en un 1% del total de la sobreoferta.

Con base en lo anterior se identifica poca eficiencia y eficacia en lo referente al cumplimiento de las metas que se describen en la resolución 392 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”* modificada, en su artículo 14, por la Resolución 497 de mayo 27 de 2005 en la cual hace referencia a los términos de liquidación del índice de sobreoferta en tres fases sucesivas:

- Fase I que se encuentra comprendida entre septiembre 2003 y Febrero de 2004 donde el índice para la reducción de la sobreoferta se establece en el 14% de la capacidad transportadora real; es decir que cada empresa de transporte público colectivo deberá gestionar el retiro del servicio de 14 vehículos equivalente por cada 100 vehículos que tenga incorporados en su capacidad transportadora real.
- Fase II que se encuentra comprendida entre Marzo y Agosto de 2004 donde el índice para la reducción de la sobreoferta se establece en el 8% de la capacidad transportadora real; es decir que cada empresa de transporte público colectivo deberá gestionar el retiro del servicio de 8 vehículos equivalentes por cada 100 vehículos que tenga incorporados en su capacidad transportadora real.
- Fase III que se encuentra comprendida entre Septiembre de 2004 a Febrero de 2005 donde el índice para la reducción de la sobreoferta se establece en el 7% de la capacidad transportadora real, lo que significa que cada empresa de transporte público colectivo deberá gestionar el retiro del servicio de 7

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

vehículos equivalentes por cada 100 vehículos que tenga incorporados en su capacidad transportadora real.

La capacidad transportadora está descrita en la *Resolución 278 de 2005: “Por la cual se establece la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital”*.

En el siguiente cuadro se establecen los porcentajes de reducción del índice de sobreoferta de acuerdo con lo previsto en la Resolución 392 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”* modificada, en su artículo 14, por la Resolución 497 de mayo 27 de 2005 expedidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, teniendo en cuenta las fases de ejecución anteriormente descritas:

CUADRO No.15
ESTIMATIVO DE DISMINUCIÓN DEL ÍNDICE DE SOBREFERTA STT.

Q	COD	EMPRESAS TRANSPORTADORAS	Liquidación del índice de sobre oferta. Comunicado a las empresas en Ago, 19 de 2003				
			Cap. Transp. Real en Junio 30/03	Sep 2003 - Feb 2004	Mar - Ago 2004	Sep 2004 - Feb 2005	TOTAL
				14%	8%	7%	29%
1	9000	BARSA	194	27	16	14	56
2	9010	BUSES ROJOS	70	10	6	5	20
3	9020	COOPERATIVA CONTINENTAL DE TRANS	383	54	31	27	111
4	9030	PROMOTORA DE TRANS UNIVERSO	378	53	30	26	110
5	9040	COONAL	622	87	50	44	180
6	9050	COOPERATIVA DE TRANS BUSES VERDES	201	28	16	14	58
7	9060	COPENAL	424	59	34	30	123
8	9065	COOTRANSABASTOS	108	15	9	8	31
9	9070	COOTRANSNIZA	376	53	30	26	109
10	9080	CIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES	583	82	47	41	169
11	9090	COMNALMICROS	760	106	61	53	220
12	9100	COOTRAUNIDOS	235	33	19	16	68
13	9110	EXBOSA	227	32	18	16	66
14	9120	EVETRANS	259	36	21	18	75
15	9130	COONALCETECE	46	6	4	3	13
16	9140	FLOTA USAQUEN	324	45	26	23	94
17	9150	NUEVA COOPERATIVA DE BUSES AZULES	105	15	8	7	30
18	9160	NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA	257	36	21	18	75
19	9170	REPUBLICANA DE TRANSPORTES	254	36	20	18	74
20	9180	TRANS RÁPIDO PENNSILVANIA	760	106	61	53	220
21	9190	SIDAUTO	984	138	79	69	285
22	9200	TRANSPORTES BERMUDEZ	235	33	19	16	68
23	9210	TRANSPORTES FLOTA BLANCA	194	27	16	14	56
24	9220	TRANSPORTES PANAMERICANOS	1073	150	86	75	311
25	9230	BUSES BLANCOS	672	94	54	47	195
26	9240	TRANSPORTES SANTA LUCIA	267	37	21	19	77

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

Q	COD	EMPRESAS TRANSPORTADORAS	Liquidación del índice de sobre oferta. Comunicado a las empresas en Ago, 19 de 2003				
			Cap. Transp. Real en Junio 30/03	Sep 2003 - Feb 2004	Mar - Ago 2004	Sep 2004 - Feb 2005	TOTAL
				14%	8%	7%	29%
27	9250	UNIÓN COMERCIAL DE TRANSPORTES	461	65	37	32	134
28	9260	UNIVERSAL AUTOMOTORA DE TRANSPORTES	912	128	73	64	264
29	9280	EXPRESUR	375	53	30	26	109
30	9315	LINEAS UNITURS	20	3	2	1	6
31	9340	COOTRANSKENNEDY	507	71	41	35	147
32	9360	TRANSERVILUJO	52	7	4	4	15
33	9420	SOTRANDES	577	81	46	40	167
34	9470	TRANSFONTIBON	583	82	47	41	169
35	9490	COOINTRACONDOR	395	55	32	28	115
36	9520	COOTRANSPENSILVANIA	1117	156	89	78	324
37	9530	EXPRESO DEL PAÍS	439	61	35	31	127
38	9570	COCELES	84	12	7	6	24
39	9590	TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE	381	53	30	27	110
40	9635	TRANSMODELO	69	10	6	5	20
41	9640	UCOTRANS	50	7	4	4	15
42	9670	COOTRANSOCORRO	30	4	2	2	9
43	9700	COODILTRA	153	21	12	11	44
44	9710	UCOLBUS	323	45	26	23	94
45	9760	COOTRANSBOSA	130	18	10	9	38
46	9855	COOTRANSNORTE	121	17	10	8	35
47	9910	EXIMSA	111	16	9	8	32
48	9940	TRANSCONFORT	254	36	20	18	74
49	9970	UNIÓN TRANSPORTADORA NORTE Y SUR	84	12	7	6	24
50	9971	TRANSPORTES DISTRITO CAPITAL	210	29	17	15	61
51	9980	SOTRANSMIUR	78	11	6	5	23
52	9981	COOPZOBOSA	55	8	4	4	16
53	9982	COOTRAURES	67	9	5	5	19
54	9983	COTRANSUBA	73	10	6	5	21
55	9984	COOTRANSFONTIBON	36	5	3	3	10
56	9985	COOTRAPAN	22	3	2	2	6
57	9986	COOTRANSMOLINOS	64	9	5	4	19
58	9987	COOTRANSBOGOTA	44	6	4	3	13
59	9988	TRANSANDINO	115	16	9	8	33
60	9989	COOTRANSNORTE	57	8	5	4	17
61	9991	COOTRANSBOLIVAR	69	10	6	5	20
62	9992	LINEAS ESPECIALES NUEVO MILENIO	56	8	4	4	16
63	9993	TRANSCALERO	39	5	3	3	11
64	9994	TAMPA DC	101	14	8	7	29
65	9996	COOTRANSFLORIDA	154	22	12	11	45
66	9999	TRANSPORTES CARROS DEL SUR TRANSCARD	141	20	11	10	41
TOTALES			18600	2604	1488	1302	5394

Fuente:: información STT– Elaboró Grupo Auditor Contraloría

Por lo anterior, es evidente que el proceso de chatarrización de vehículos que componen la sobreoferta del parque automotor de Bogotá se encuentra estancado, no es eficiente en la reducción del índice de sobreoferta, lo que genera un significativo deterioro de la malla vial. La solución a la problemática indica el

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

mínimo avance de las cifras de vehículos chatarrizados incumpliendo las metas establecidas por la autoridad de tránsito para reducir el índice de sobreoferta del Transporte Público Colectivo, identificando Hallazgo administrativo y la posible existencia de conducta disciplinable al tenor de Ley 734 de 2002- Código Disciplinario Único

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

La Contraloría de Bogotá, D.C., a través de la Dirección Técnica de Infraestructura y Transporte, en desarrollo del Plan de Auditoría Distrital – PAD 2003-2004, Fase II, Auditoría Especial a la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial “FONDATT”, determinó situaciones irregulares en el desarrollo del procedimiento correspondiente a las Investigaciones Administrativas generadas por la imposición de Ordenes de Comparendo a Empresas de Transporte Público, en las que se determinan demoras en las diferentes etapas del Proceso, evidenciándose un posible detrimento patrimonial al Distrito Capital al declararse en diferentes casos, la caducidad de la facultad sancionatoria con que cuenta la administración.

La revisión exhaustiva de los expedientes que se encontraban en la etapa de Jurisdicción Coactiva permitió establecer que en sucesivas oportunidades se declaraba la caducidad de comparendos en amparo del Artículo 38 del Código Contencioso Administrativo determinando que se habían dejado de percibir recursos por \$86.230.182.937 constituyéndose un posible detrimento a las arcas del Distrito. Hoy en día este proceso está siendo conocido por la Dirección de Responsabilidad Fiscal de la Contraloría de Bogotá.

En respuesta al control de Advertencia el Secretario de Tránsito - Director Ejecutivo Fondatt manifestó que la situación advertida obedecía a: Falta de personal, toda vez que se adelantan investigaciones por comparendos de los años 1998, 1999 y 2000, igualmente aduce la reestructuración del STT realizada mediante Decreto 354 de 2001 en la cual desaparece la División Legal de Transporte Público y en la que las funciones le son asignadas a la Subsecretaría Jurídica; el represamiento de las investigaciones y la imposibilidad física de los funcionarios de atender las investigaciones administrativas. Adicionalmente argumenta los cambios que se deben realizar al procedimiento en virtud de los cambios normativos que generan interpretaciones jurídicas por la temporalidad de la ley y la aplicación del principio de favorabilidad.

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

2.1.4.1. Acciones de Mejoramiento propuestas y sus ejecuciones.

- Contratar personal calificado para la conformación de expedientes, recepción de pruebas y proyección de actos administrativos que se deban expedir en cada una de las etapas procesales de sustanciación de actos administrativos.

Avance: Fue contratado un grupo de abogados para prestar apoyo en el adelantamiento de las investigaciones administrativas contra personas naturales y/o jurídicas por infracciones al transporte público que cursan al interior de la Subsecretaría Jurídica

- Continuar con la ejecución del contrato con la firma externa de abogados para la sustanciación y notificación de actos administrativos que se expiden en desarrollo de los procesos sancionatorios.

Avance: Para el Grupo Transporte Público Colectivo se suscribió el Contrato 150 del 2003 con NUEVA IMAGEN EMPRESARIAL LTDA, la cual hace la proyección, elaboración de actos administrativos; cuyo objeto es realizar actividades de sustanciación para imposición de sanciones administrativas, vehículos inmovilizados.

El Grupo Transporte Público Individual estaba el contrato de prestación de servicios No. 017 de 2004 correspondiente a ASLECOL LTDA (ASESORÍAS Y SERVICIOS LEGALES DE COLOMBIA LTDA), en cuyo objeto el contratista se obliga para con el FONDATT, a realizar la proyección de autos de apertura, pruebas, fallos, recursos y otros actos proferidos en los procesos Administrativos que inicia la STT contra las empresas de Transporte Público y personas naturales por infracción a las normas.

- Destinar un funcionario exclusivo para visitar a las empresas y entregar la correspondencia pertinente a los expedientes de las investigaciones iniciadas antes de diciembre de 2003 y como se ha manifestado se consideran prioritarias.

Avance: En el Grupo de Transporte Público Colectivo se verificó el contrato No. 151 del 2003 con la firma NUEVA IMAGEN EMPRESARIAL LTDA, cuyo objeto es realizar actividades necesarias para la notificación o comunicación de actos administrativos.

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

- Actualizar la Base de Datos creada durante el segundo semestre de 2004, que permitiera la ubicación de expedientes con actualización permanente con toda la información desde la apertura hasta la Resolución de Fallo de segunda instancia.

Avance: Se creó una base de datos por medio del programa de Access que permite la ubicación de expedientes, la cual deberá estar actualizada de forma permanente con toda la información desde la apertura hasta la resolución de fallo que encuentre debidamente ejecutoriada: En la verificación se constato la existencia de base de datos correspondiente a los expedientes en tramite por investigaciones, a empresas de transporte público y propietarios de vehículos, por incumplimiento en el recaudo y consignación de los recursos de Factor de Calidad.

Adicionalmente a las medidas anteriormente descritas se evidenciaron, entre otras, las que tienen que ver con la organización del archivo, unificación de procedimientos en cada una de las dependencias de transporte público y la inclusión de la información en los aplicativos SICON-PLUS STT-ETB

2.1.4.2. Conclusión

Para este Control de Advertencia, la Contraloría de Bogotá continuará permanentemente su seguimiento en virtud de que a partir de la expedición del Decreto 3366 de noviembre 21 de 2003 emanado del Ministerio del Transporte, “Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos” , se ordena el inicio de investigaciones simultáneamente contra las empresas de transporte público y contra los propietarios, poseedores, o tenedores de los vehículos a partir de la comisión de una misma infracción, razón por la cual se ha visto incrementada la apertura de procesos administrativos sancionatorios por las diferentes infracciones e incumplimientos que debe atender la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, debiéndose verificar la dinámica con que continúan estos tramites.

2.1.5. Seguimiento al Control de Advertencia formulado por la Capacidad Transportadora de Servicio Público Colectivo.

La Contraloría de Bogotá, D.C., en Agosto 11 de 2005, mediante Oficio 10100-2983, formuló Control de Advertencia a la Administración Distrital por inconsistencias en la determinación de la Capacidad Transportadora de las

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

Empresas de Servicio Público Colectivo que podría generar demandas en contra del Distrito y en consecuencia posibles detrimentos. Se solicitó al Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá la presentación de acciones concretas frente a los aspectos, que a continuación se resumen:

1. Notificación de la Resolución N° 278 de Abril 12 de 2005, expedida por el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., a las empresas de Transporte Público Colectivo.
2. Los mecanismos de Seguridad Informática a implementar en los procesos de determinación diaria de la capacidad transportadora.
3. Los procedimientos para asignar la tarjeta de operación, por Capacidad Transportadora.
4. Adecuar los boletines de devolución que suscribe funcionario o contratista de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.

2.1.5.1. Acciones de Mejoramiento propuestas y sus ejecuciones

En la verificación del cumplimiento de los diferentes compromisos por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte se estableció lo siguiente:

- Notificación de la Resolución N° 278 de Abril 12 de 2005, expedida por el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., a las empresas de Transporte Público Colectivo:

Avance: De conformidad con verificación realizada en desarrollo del proceso auditor se estableció que la Resolución 278 de Abril 12 de 2005 “Por la cual se establece la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital”, fue notificada a la totalidad de las sesenta y seis (66) empresas de transporte publico que operan en el Distrito Capital. Se aclaró que 23 fueron notificadas de manera personal y 43 mediante Edicto de conformidad con lo previsto en el Código Contencioso Administrativo.

- Los mecanismos de Seguridad Informática a implementar en los procesos de determinación diaria de la capacidad transportadora.

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

En desarrollo del proceso auditor el Señor Subsecretario Operativo, como jefe del área responsable de la información correspondiente al Registro Distrital Automotor informó:

...“Dando alcance al contrato de administración del sistema central de la STT, con ETB; quien brinda un conjunto de aplicaciones y procedimientos creados para el manejo y almacenamiento de información correspondiente a comparendos, fallos, multas, cartera, recaudo e inspecciones, información concerniente a La Secretaría de Tránsito y Transporte, por lo tanto se solicitó a dicho administrador la creación de un modulo(CAPACIDADES TRANSPORTADORAS) que este soportado en infraestructura informatica y administrativa que permite tener un manejo efectivo y eficiente de la totalidad de registros que han modificado la capacidad transportadoras e información general, con las aplicaciones de consulta y actualización inmediata.

Se solicito además, la validación con los actuales registros que maneja la entidad, para enviar en cada certificado de capacidad el listado de los vehículos activos, inactivos y desvinculados por alguna acción administrativa, con el objetivo de brindar calidad, confiabilidad, eficiencia y eficacia del proceso y en general cualquier inquietud para la toma de decisiones.

Actualmente, se están adelantando pruebas y alimentando datos históricos de reposición, para el cruce de bases de datos, teniendo como último registro a Marzo de 2006.”.....

Con posterioridad, como respuesta al Oficio del grupo auditor, No.31105-2-013 radicado bajo el No. 69105 de Septiembre 18 de 2006, en Octubre 2 de 2006, a través del Oficio SO-08-313-100783 sobre el mismo tema el Subsecretario Operativo informa:

...“De acuerdo a las reuniones sostenida con cada una de las Empresas de Transporte Publico Colectivo, con el fin de depurar las bases de datos de las capacidades transportadoras, se solicitó requerimiento de sistematización para el control del ingreso de vehículos y prestación del servicio publico en la ciudad, al proveedor que administra el sistema de la Secretaría de Tránsito y Transporte, un modulo que actualmente esta en etapa de pruebas técnicas y aproximadamente en un mes estará listo para ser implementado, con consulta en la pagina web de la Secretaría de Tránsito y Transporte”.....

En prueba de auditoria como mecanismo para evidenciar la dinámica que mantiene la capacidad transportadora y su seguridad informática se solicitó al Señor Secretario de Tránsito, mediante Oficio No. No.31105-2-013 radicado bajo el No. 69105 en Septiembre 18 de 2006, entre otra, el envío de la siguiente documentación:

....”Listado en que se relacione para cada una de las empresas de Transporte Público, la capacidad transportadora en las siguientes fechas de corte:

- *Diciembre 31 de 2004*
- *Diciembre 31 de 2005*

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

- Junio 30 de 2006.”...

La anterior solicitud no fue atendida evidenciando incumplimiento en los plazos, concedidos para la entrega de la documentación solicitada, lo cual impide el cabal cumplimiento de la función asignada constitucional y legalmente a este Ente de Control.

Se concluye que es claro para la Contraloría de Bogotá el incumplimiento, a los compromisos adquiridos por la Secretaría de Tránsito y Transporte, sobre este tema como quiera que en la respuesta al Control de Advertencia, mediante Oficio No. 250 del 5 de Septiembre de 2005, manifestó:

....“En el Centro Logístico de Servicio del Concesionario SETT, con relación al registro y control de la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo, es preciso señalar que la capacidad transportadora que es responsabilidad de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, se encuentra en un proceso de depuración, que se implementa a través del sistema SICON, el cual se alimenta con la información diaria que le remiten el concesionario SETT y las Empresas de Transporte Público, pues son ellas en últimas, quienes definen con base en los contratos de vínculo que estén vigentes, que vehículos serán los autorizados para prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito.

Consideramos que este procedimiento, deberá estar concluido aproximadamente a finales del mes de diciembre del año en curso. Y esperamos con él obtener , además de las bondades propias del sistema, como son integridad, seguridad, veracidad de la información y de los datos, que toda la información se encuentre actualizada y lista para la consulta inmediata por los usuarios del sistema”....

- Los procedimientos para asignar la tarjeta de operación, por Capacidad Transportadora:

En desarrollo del proceso auditor el Señor Subsecretario Operativo, como jefe del área responsable, informó:

...“Los procedimientos para asignar la tarjeta de operación, de acuerdo a la capacidad real, lo adelanta actualmente el concesionario SETT, verificando la capacidad transportadora real y comparándola con la capacidad autorizada (Res. 278 de 2005) de acuerdo a los archivos magnéticos de la STT, que actualmente se están depurando en conjunto con las Empresas de Transporte Público Colectivo y los planes de reducción de capacidades transportadoras de las mismas...”

Lo anterior, teniendo en cuenta las instrucciones de uso de la firma mecánica en todos los trámites concesionados al SETT.”...

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

De acuerdo con lo evidenciado en el punto correspondiente a los mecanismos de Seguridad Informática a implementar en los procesos de determinación diaria de la capacidad transportadora y la conclusión del mismo se puede sobre este tema igualmente determinar incumplimiento de los compromisos adquiridos mediante Oficio No. 250 del 5 de Septiembre de 2005, por la Secretaría de Tránsito y Transporte, en la respuesta al Control de Advertencia.

- Adecuar los boletines de devolución que suscribe funcionario o contratista de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C:

En desarrollo del proceso auditor el Señor Subsecretario Operativo, como jefe del área responsable, informó:

“La Subsecretaría Operativa solicitó a la Subsecretaría Jurídica de la entidad el concepto sobre la necesidad de expedir los boletines de devolución de SETT con todas las características de un acto administrativo sobre lo cual mediante comunicación SJ-11-04-5561 respondió que: “la actuación de la devolución es de simple trámite, por cuanto no contiene una decisión que ponga fin a la actuación y en consecuencia no se requiere que cuente con formalidades para su expedición, ni está sujeta a los recursos en vía gubernativa” Por lo anterior la Secretaría de tránsito y transporte no consideró necesario modificar los boletines de devolución de SETT.”...

Evaluada la situación se concluye viable el hecho de mantener los formatos de boletines de devolución.

2.1.5.2. Conclusión

Determinadas las observaciones anteriormente descritas es claro para este Ente de Control que se han incumplido los compromisos adquiridos por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá como respuesta al Control de Advertencia formulado por el manejo de la Capacidad Transportadora identificando Hallazgo Administrativo con posible incidencia de carácter disciplinario de acuerdo con lo establecido en la Ley 734 de 2002, Código Disciplinario Único.

2.1.6. Seguimiento al Control de Advertencia formulado por la Liquidación del Contrato 093 de 1996 – Concesión Patios.

La Contraloría de Bogotá, D.C., en Octubre 5 de 2004, a través de Oficio 10100-018777, formuló Control de Advertencia a la Administración Distrital por la Omisión de la liquidación del contrato de concesión Patios 093 de 1996 suscrito con Jaime Hernando Lafauri Vega el cual terminó en diciembre de 2003.

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

Las principales situaciones planteadas en el Control de Advertencia se centran en:

- Que la interventoría no proyectó y suscribió el Acta de liquidación.
- Que no se ha dado proceso de liquidación bilateral ni unilateral lo que contribuye a que aumente el valor de la liquidación que podría general detrimento al patrimonio del distrito en cuantía superior a \$13.180. millones de acuerdo con proyecto de acta de liquidación.

De conformidad con la respuesta aportada por la STT – FONDATT al control de advertencia identificada con el No. DJ 001de fecha 11 de octubre de 2004, los compromisos concretos asumidos por la Administración se resumen en el párrafo que a continuación se transcribe:

“Finalmente, solo nos resta por informar al ente de Control, que a la fecha continuamos trabajando al interior de la Entidad y requiriendo a la Interventoría a fin de obtener una liquidación de mutuo acuerdo que sea clara y concisa respecto a los valores que se puedan generar a favor de las partes, la cual esperamos lograr en el menor tiempo posible”

En las verificaciones posteriores se estableció que el Director Ejecutivo del Fondatt, adscrito a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, el 15 de Marzo de 2005 expidió la Resolución 101, “Por la cual se liquida unilateralmente el contrato de concesión 093 de 1996”

Con la anterior actuación se puede concluir que el Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C. cumplió con el compromiso adquirido frente al Control de Advertencia formulado por la Contraloría de Bogotá, D.C. , razón por la cual éste se debe considerar terminado.

2.1.7. Cambio de servicio y reposición vehículos de servicio público individual – Taxis.

En desarrollo del proceso auditor se estableció la existencia de trámites radicados entre el 19 y el 31 de Julio, correspondientes a cambio de servicio público a particular de vehículos de servicio publico individual taxis con derecho a reposición, incumpliendo lo establecido en el Decreto Distrital No 260 del 19 de Julio de 2006 y publicado en el Registro Distrital bajo el número 3577 de la misma fecha, “Por el cual se adecuan las normas Distritales a lo previsto en la Ley 903 de 2004 y su Decreto reglamentario 4116 de 2004”.

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

En el cuadro presentado a continuación se evidencian los números de Placa de los vehículos que fueron objeto de cambio de servicio público a particular e igualmente se realiza trámite de reposición.

CUADRO No.16
CAMBIOS DE SERVICIO PÚBLICO A PARTICULAR Y TRÁMITE DE REPOSICIÓN CON
POSTERIORIDAD AL DECRETO 260 DE 2006

No. PLACA QUE SALE	FECHA CAMBIO DE SERVICIO	No. PLACA QUE ENTRA	FECHA DE REPOSICIÓN
SFH-202	21/07/2006	VED-782	02/08/2006
SFP-642	22/07/2006	VED-920	02/08/2006
SFW-139	21/07/2006	VED-621	31/07/2006
SGA-876	26/07/2006	VEE-008	01/08/2006
SGN-255	26/07/2006	VED-563	01/08/2006
SGT-986	26/07/2006	VEB-471	01/08/2006
SGZ-469	22/07/2006	VED-441	01/08/2006

Fuente: Subsecretaría Operativa STT, Oficios SO-08-571-99652 y SO-08-571-107899.

Con la anterior situación de conceder el Derecho a Reposición sin haberse surtido el proceso de desintegración física total del automotor, se incumple lo establecido en el citado Decreto Distrital, que en el Artículo Tercero prevé: *“ El cambio de servicio público a particular de los vehículos de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, no genera derecho a reponer en el servicio público, por habilitarse el vehículo como de servicio particular, ni brinda la posibilidad de revertir el cambio de servicio de particular a público, de acuerdo a lo establecido en la Ley 903 y el Decreto Nacional 4116 de 2004 y Decreto Distrital 519 de 2003.”*

Esta actuación está generando sobreoferta adicional de vehículos de transporte público en el Distrito Capital y permite determinar a este Ente de Control la posible existencia de Hallazgo administrativo con posible incidencia de carácter disciplinario de acuerdo con lo previsto en la Ley 734 de 2002, Código Disciplinario Único y presunta responsabilidad de carácter penal por el incumplimiento del Decreto 260 de 2006 expedido por el Alcalde de Bogotá, D.C.

2.2. SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO.

Realizado el seguimiento al Plan de Mejoramiento suscrito por la Secretaría de Tránsito y Transporte, por la vigencia 2004, se determinaron los grados de avance para cada una de las observaciones formuladas, de acuerdo con el siguiente cuadro:

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

CUADRO No. 17
SEGUIMIENTO AL PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENCIA 2004

No. OBSERVACIÓN	NOMBRE	AVANCE	Calificación
4.2.1.1	Principios y valores	Parcial	1
4.2.1.2.	Compromiso y respaldo de la alta dirección	Parcial	1
4.2.1.3.	Cultura de Autocontrol	Parcial	1
4.2.1.4.	Cultura de dialogo	Parcial	1
4.2.1.2.	Valoración del riesgo	Parcial	1
4.2.2.2.	Manejo del riesgo	0%	0
4.2.2.3.	Monitoreo	0%	0
4.2.3.1.	Esquema organizacional	0%	0
4.2.3.2.	Planeación	Parcial	1
4.2.3.3.	Procesos y Procedimientos	Parcial	1
4.2.3.4.	Desarrollo del Talento Humano	Parcial	1
4.2.3.5.	Sistemas de Información	Parcial	1
4.2.3.6.	Democratización de la admón. Pública	100%	2
4.2.3.7.	Mecanismos de verificación y evaluación	Parcial	1
4.2.4.	Documentación	Parcial	1
4.2.5.	Retroalimentación	Parcial	1
4.3.1.	Depósitos entregados en Administración	100%	2
4.3.2.	Responsabilidades Contingentes	0%	0
4.3.3.	Manejo Libros auxiliares	Parcial	1
4.3.4.1.	Conciliaciones Bancarias	Parcial	1
4.3.4.2.	Conciliaciones bancarias	Parcial	1
4.3.5.1.	Deudores	100%	2
4.3.5.2.	Deudores – bases de datos	Parcial	1
4.3.6.1.	Propiedades, Planta y equipo	Parcial	1
4.3.6.2.	Propiedades, Planta y Equipo - Depreciación	Parcial	1
4.3.7.	Bienes de Beneficio y Uso Público	100%	2
4.3.8.	Cuentas de orden deudoras – Multas a Transporte Público	0%	0
4.3.9.	Operaciones Recíprocas	0%	0
4.5.1.1.	Inconsistencias Información Contratación	Parcial	1
4.5.1.2.	Contratos para archivo	100%	2
4.5.2.1.	Contratación (No.041- 22/07/04- Serviaseo S.A.)	100%	2
4.5.2.2.	Contratación(No. 049/2004- Víctor Manuel Romero)	100%	2
4.5.2.3.	Contratación (No.064 -15/05/03 Comercializadora Ferlag)	Parcial	1
4.5.2.4.	Contratación(No.116 -18/11/04 – Aleida Sanchez)	Parcial	1
4.5.2.5.	Contratación(No.017 -04/05/04 Aslecol Ltda.)	100%	2
4.5.2.6.	Contratación (No. 11 -05/08/03 Data Tools)	Parcial	1
4.5.2.7.	Contratación(No 027 -23/06/04 Setecsa S.A.)	Parcial	1
4.7.1.1.	Balance Social	Parcial	1

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

No. OBSERVACIÓN	NOMBRE	AVANCE	Calificación
4.8.2.	Factor de Calidad	Parcial	1
4.9.1.	Caducidad Multas Transporte Público	Parcial	1
4.9.2.1.	Prescripción comparendos	Parcial	1

Fuente: Verificación grupo auditor.

Lo anterior permite establecer que el Plan de Mejoramiento suscrito ha generado cumplimiento parcial de las acciones propuestas para cada uno de las observaciones formuladas por la Contraloría de Bogotá en desarrollo del Proceso de Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Regular – PAD 2004-2005 Fase I.

Con base en las acciones de mejoramiento sobre las cuales se realizó seguimiento, se evidencia el cumplimiento de 7 de las 41 propuestas. Se identifica un cumplimiento global del Plan de Mejoramiento suscrito por la vigencia 2004 del 47.67%.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

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

3. ANEXOS

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

ANEXO 1

CUADRO DE HALLAZGOS DETECTADOS Y COMUNICADOS

TIPO DE HALLAZGO	CANTIDAD	VALOR Millones	REFERENCIACION
ADMINISTRATIVOS	14		2.1.1.1., 2.1.1.2., 2.1.1.3.1., 2.1.1.3.2., 2.1.1.3.3., 2.1.1.3.4., 2.1.1.3.5., 2.1.1.3.6., 2.1.2.5., 2.1.3.1., 2.1.3.2., 2.1.3.3., 2.1.5.2. y 2.1.7.
FISCALES	1	5.243,81	2.1.3.1.
DISCIPLINARIOS	12		2.1.1.1., 2.1.1.3.1., 2.1.1.3.2., 2.1.1.3.3., 2.1.1.3.4., 2.1.1.3.5., 2.1.1.3.6., 2.1.2.5., 2.1.3.2., 2.1.3.3., 2.1.5.2. y 2.1.7.
PENALES	1		2.1.7.
TOTAL	28	5.243,81	