

Anexo E Informe Detallado de Evaluación del Control Interno

**MINISTERIO DE TRANSPORTE - UNIDAD DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
UMUS**

REPUBLICA DE COLOMBIA

**Evaluación del control interno de los “Programas de Sistemas Estratégicos de
Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)” -
Contrato de Préstamo BIRF 8083-CO**

Año terminado al 31 de Diciembre de 2015

**Ernst & Young Audit S.A.S.
Auditor Independiente**

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y fomento
MOP	Manual Operativo del Programa
TDR	Términos de Referencia
CDP	Certificado de Disponibilidad Presupuestal
POA	Plan Operativo Anual
SEPA	Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones
SCI	Sistema de Control Interno
SECOP	Sistema Electrónico de Contratación Pública
PMA	Plan de Manejo Ambiental

Ministerio de Transporte a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible- UMUS (Organismo Ejecutor) de los “Programas de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) - Contrato de Préstamo BIRF 8083- CO y recursos propios.

Evaluación del Control Interno de los Programas por el año terminado el 31 de diciembre de 2015
(Cifras expresadas en miles de pesos, excepto cuando se mencione otra moneda)

Objetivo

Concluir sobre lo adecuado del sistema de control interno del Organismo Ejecutor, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría, promulgadas por la Federación Internacional de Contadores (IFAC) para establecer su efectividad en el procesamiento de las operaciones y en la ejecución de los recursos asignados al Programa financiados con recursos del contrato de préstamo BIRF No. 8083-CO y recursos de contrapartida, de acuerdo al convenio de Cofinanciación firmado con el Ministerio de Transporte para el desarrollo del Programa.

Alcance

Evaluar el sistema de control interno establecido por el Ente Gestor, por el período comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015 en la ejecución del programa.

1. Evaluación del sistema control interno del Programa con base en la metodología COSO, cubriendo los siguientes componentes:
 - 1.1. Ambiente de control
 - 1.2. Evaluación de riesgos
 - 1.3. Actividades de control
 - 1.4. Información y comunicación
 - 1.5. Monitoreo
2. Otras situaciones observadas- Asuntos de Contabilidad y Auditoría.
3. Confirmación de si los gastos justificados al Banco han sido convertidos a dólares utilizando la tasa de cambio según lo acordado con el Banco.
4. Seguimiento a las Oportunidades de mejora identificada por la firma auditora PricewaterhouseCoopers Ltda. Vigencia 2014.
5. Resumen de los principales procedimientos de Auditoría.

1. Evaluación de Control interno del Programa Con base en la metodología COSO

Dentro de la auditoría realizada a los I Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP y Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM, al 31 de diciembre del 2015, se realizó la evaluación al sistema de control interno del Ente Gestor en el que se desarrolla el Programa, lo que nos permitió concluir sobre lo adecuado del mismo y cerciorarnos de su implementación, en el manejo y ejecución de los recursos aportados por el BIRF y aporte local.

La auditoría se basó en las pruebas realizadas de acuerdo a las Normas Internacionales de Auditoría, promulgadas por la Federación Internacional de Contadores (IFAC), a la revisión, análisis de documentos, reuniones con los funcionarios que participan en las actividades inherentes al Programa y en cumplimiento a los objetivos sobre la eficacia, confiabilidad de la información, cumplimiento de normas y la evaluación de procedimientos y controles involucrados dentro de la ejecución del mismo.

El Ministerio de Transporte maneja su sistema de gestión en la plataforma Daruma, adicionalmente la entidad tiene estructurado su Sistema de Control Interno de acuerdo al Modelo Estándar de Control Interno MECI; este modelo es una herramienta gerencial que determina las generalidades y estructura necesarias para establecer, documentar, implementar y mantener el sistema de control interno de la entidad, en aras del cumplimiento de sus objetivos institucionales y la mejora continua de su gestión, se espera que este sistema de control sea aplicado en su totalidad en la ejecución del programa.

1.1. Ambiente de Control

Adquirimos una comprensión del ambiente de control y sus elementos relacionados con la ejecución del programa, y obtuvimos evidencia de que los elementos del mismo se encuentran operando así:

- Estructura organizacional: El Ministerio tiene establecida una estructura orgánica la cual se encuentra publicada en la página WEB. El programa es ejecutado en la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible la cual tiene establecida una estructura organizacional que depende del Director de Tránsito y Transporte, la cual se encuentra detallada en el Manual Financiero del Programa.
- Validamos la existencia de la carta de valores de la entidad, la cual incluye los valores de: Responsabilidad, Honestidad, Respeto, Solidaridad, Compromiso, Lealtad y Tolerancia. Estos valores fueron adoptados mediante la resolución No. 002278 de 2004, la misma se encuentra publicada en la página del Ministerio. y es de consulta tanto para los funcionarios y contratistas que se encuentran desarrollando el programa.
- El Ministerio de Transporte cuenta con un departamento de recursos humanos el cual tiene establecidas políticas y prácticas para los funcionarios y contratistas. Para la contratación del equipo técnico del programa se siguieron los lineamientos del Ministerio de Transporte y las políticas del Banco Mundial, en los contratos individuales se establecen las funciones para cada contratista y el método de evaluación de resultados.

1.2. Evaluación de Riesgos:

El Ministerio de Transporte, cuenta con lineamientos para la administración de riesgos, los cuales incluyen la metodología y políticas aplicadas para la evaluación y medición de los mismos, se tienen estructuradas matrices de riesgo para todos los macro-procesos que conforman la Entidad entre los cuales se encuentran los procesos financieros y de contrataciones que son aplicados en la ejecución del Programa, adicionalmente el programa cuenta con su matriz de riesgos identificada en el PAD No. 59665- CO del 29 de junio de 2011, sin embargo no encontramos documentación soporte del seguimiento que la UMUS realiza a los mismos.

Consideramos la evaluación del Riesgo, encontrando las siguientes oportunidades de mejora:

I. Falta de Documentación del Seguimiento a la Gestión de los Riesgos del Programa

No observamos la actualización, ni la documentación del seguimiento de los riesgos del programa identificados en el PAD.

De acuerdo con las políticas del banco mundial y lo establecido en el contrato de préstamo se debe contar con una matriz de riesgos debidamente actualizada.

Esta situación puede generar la inadecuada valoración de los riesgos del Programa, e incumplimiento de lo establecido por el banco mundial.

De acuerdo a lo establecido en el Modelo Estándar de Control Interno MECI para la Administración del riesgo se deben establecer políticas para el manejo de los riesgos y posteriormente realizar la socialización del mapa de riesgos y políticas, teniendo en cuenta los factores internos y externos que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos de la Entidad.

Recomendamos establecer un proceso que permita identificar las actividades, responsables y tiempos de las actualizaciones de los riesgos específicos del Programa, esto con el fin de poder realizar una trazabilidad a las diferentes actividades que realiza la unidad para mitigar los riesgos y tener actualizadas las matrices de riesgos.

Comentarios de la Administración:

Se encuentran pendientes por parte de la administración.

1.3. Actividades de control:

Obtuvimos la comprensión de las actividades de control implementadas por el Ministerio de Transporte, vigiladas por quienes están a cargo del control y quienes monitorean la eficacia continua de los controles, para los procesos relacionados con el desarrollo del Programa.

El Ministerio cuenta con el área de control interno, que se encarga de evaluar el SCI, mediante la ejecución del Plan Anual de Auditoría, esta área emite los informes con los resultados y las deficiencias encontradas se incluyen en plan de acciones con el fin de establecer las acciones preventivas, correctivas y de mejora para cada uno de los macroprocesos de la Entidad.

La UMUS realiza seguimiento técnico y financiero de los entes gestores mediante informes trimestrales los cuales son remitidos al Banco.

Consideramos las Actividades de Control, encontrando la siguiente situación de mejora

II. Manual Operativo sin Aprobación de Cambios.

La última versión del Manual Operativo del Proyecto se encuentra pendiente de formalización, mediante la no objeción por parte del Banco Mundial.

Esta situación genera riesgos de que los procedimientos y parámetros establecidos en el Manual Operativo que se están utilizando para la ejecución de los recursos del contrato de préstamo no se encuentren acorde con las prácticas vigentes y/o con lo requerido por el Banco Mundial.

Recomendamos realizar la gestión correspondiente con el Banco Mundial para la aprobación Final del Manual Operativo con las modificaciones respectivas, entendemos que el crédito tiene más de un año de ejecución sin la formalización de la no objeción del Banco al Manual Operativo vigente.

Comentarios de la Administración:

Se encuentran pendientes por parte de la administración

1.4. Información y Comunicación

El ministerio de Transporte tiene establecidos los lineamientos para la gestión documental mediante la tabla de retención documental en el sistema Orfeo, los aplicativos y otros medios de conservación electrónica, a lo cual no tuvimos acceso.

La entidad tiene identificada la información de la cual hace uso y sus fuentes, se encuentran establecidos los perfiles para el acceso y se evalúa la eficacia de los procedimientos de custodia de la información física y digital, lo anterior se encuentra aplicando para el desarrollo del Programa.

Los cambios en los procesos, procedimientos políticas y lineamientos son socializados mediante la intranet de la entidad, mail y capacitaciones internas a las cuales tienen acceso los funcionarios y los contratistas que participan en la ejecución.

Los documentos soportes de las adquisiciones, contrataciones y pagos del ejecutor del Programa, se encuentran en el archivo físico de la entidad y digitalmente se encuentran en Orfeo, de lo cual solo evidenciamos el archivo físico de las muestras seleccionadas.

Consideramos el componente de Información y comunicación encontrando la siguiente oportunidad de mejora:

III. Inadecuado Archivo de Comunicaciones con el Banco Mundial

Durante nuestra revisión documental, observamos que la UMUS no cuenta con una carpeta para el archivo de la correspondencia cruzada con el BIRF, que incluya las no objeciones del banco a los informes trimestrales y a las modificaciones de los Manuales Operativos de los programas.

Posible pérdida de información relevante de la ejecución de los programas y del cumplimiento de la normatividad del Banco Mundial.

Se recomienda a la UMUS administrar el archivo de la información relevante enviada y recibida del Banco Mundial en una carpeta física y crear controles que permitan garantizar el archivo adecuado de la documentación.

Comentarios de la Administración

Se encuentran pendientes por parte de la administración

1.5. Monitoreo:

El área de control interno de la entidad ejecutora realiza seguimiento continuo al balance de acciones, en el cual se encuentran todas las debilidades encontradas en los informes de auditoría interna, con sus respectivos planes de mejora, fecha límite de cierre cumplimiento de acciones y los responsables por área.

IV. Incumplimiento en la Entrega de Informes al Banco mundial año 2015

Observamos que la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), presento los informes consolidados trimestrales del año 2015 fuera de los 45 días establecidos contractualmente para tal fin, por ejemplo los del primer trimestre se presentaron el 3 de junio, los del segundo trimestre se presentaron el 31 de agosto 15 días después de la fecha establecida y los de diciembre se enviaron el 31 de marzo de 2016.

La anterior situación implica incumplimiento de la sección II literal (B) Gestiones Financieras, Informes financieros y auditorías en el numeral 3 en la cual se establece lo siguiente: "El Prestatario, a través del MT, a más tardar 45 días después de finalizado el trimestre, los informes financieros provisionales no auditados para el proyecto que abarquen el trimestre en forma y contenido."

Recomendamos realizar seguimiento oportuno a los compromisos establecidos en el contrato de préstamo del Banco Mundial No. 8083-CO para evitar incumplimientos de los mismos.

Comentarios de la Administración

Se encuentran pendientes por parte de la administración

2. Otras situaciones observadas- Asuntos de Contabilidad y Auditoría

V. Contabilización de los Desembolsos del BIRF Cuenta Especial

Se observó que los recursos desembolsados por el BIRF en la cuenta especial a la UMUS, no están siendo registrados contablemente en el SIIF, ni en el Helisa sistema utilizado por la UMUS para consolidar los Estados Financieros del programa.

Posible pérdida de recursos por falta de registro y control de los mismos.

Se recomienda a la UMUS incluir el registro de los recursos desembolsados en la cuenta especial del Banco de la Republica en su sistema contable, con el fin de que se registren contablemente en la ejecución del Programa todas las operaciones sin que se generen diferencias entre la contabilidad y los estados financieros del mismo. Lo anterior permite que se realice un seguimiento de los recursos para una ejecución oportuna.

Comentarios de la Administración

Se encuentran pendientes por parte de la administración

VI. No inclusión del Presupuesto en el Estado de Inversión Acumulado

El estado de inversión acumulada consolidado de la UMUS y los Entes Gestores Metrolínea, Metro Sabanas, SIVA y Metroplus al 31 de diciembre de 2015, no tiene incluido el detalle del presupuesto correspondiente al préstamo BIRF 8083-CO y a los recursos de la contrapartida.

El estado de inversiones debe incluir la inversión presupuestada para el desarrollo del proyecto para poder realizar un seguimiento a la ejecución del mismo del real versus el presupuestado.

Se recomienda a la UMUS incluir el presupuesto distribuido por componentes tanto de los recursos del crédito BIRF como de los recursos de contrapartida.

Comentarios de la Administración

Se encuentran pendientes por parte de la administración

VII. Justificación de Gastos de Desembolsos Recibidos

Al 31 de diciembre de 2015, se encuentran pendientes de justificar por parte de la UMUS desembolsos por US\$ 3,196,996.37 de los cuales US\$ 2,208,292.06 se encuentran en el saldo de la cuenta especial del Banco de la Republica y US\$ 988,704.31 corresponden a pagos realizados al 31 de diciembre de 2015, de recursos recibidos principalmente del desembolso el 14 de agosto de 2015, presentando una antigüedad de 139 días.

Atrasos en la ejecución del Programa por ineficiencia en el proceso de justificaciones al Banco, además posibles incumplimientos del contrato de préstamo en la oportunidad de legalización de los gastos del programa.

Recomendamos revisar los procedimientos internos establecidos para la justificación de gastos ante el banco mundial teniendo en cuenta que la demora en estos procesos puede generar atrasos en la ejecución del programa.

Comentarios de la Administración:

Se encuentran pendientes por parte de la administración

VIII. Ejecución Apropiación Presupuestal 2015.

Al 31 de diciembre de 2015, se tenía previsto para la ejecución del Programa por parte de la UMUS una asignación presupuestal inicial de \$9,500.000, la cual fue reducida a \$8,100,000 pero la ejecución real fue de \$6,146,465 que corresponde al 76%.

Posibles atrasos en la ejecución del Programa

Recomendamos revisar los procedimientos internos establecidos para la ejecución del programa y realizar un seguimiento oportuno al cronograma de adquisiciones con el fin de ejecutar adecuadamente los recursos asignados para cada vigencia y poder cumplir con los objetivos de los programas.

Comentarios de la Administración:

Se encuentran pendientes por parte de la administración

IX. Baja Ejecución del Programa con Recursos Banco Mundial Préstamo 8083-CO.

Verificamos los desembolsos del crédito 8083-CO para la ejecución de los Programas de Transporte SITMs y SETPs al 31 de diciembre 2015, obteniendo los siguientes resultados:

Ente Gestor	Presupuesto Crédito 8083 USD	Desembolsos Acumulados a Dic 2015 USD	% de Desembolsos realizados
UMUS	\$ 15,000,000	\$ 2,221,708	15%
Metrolínea S.A.	26,000,000	2,278,457	9%
Metrolús S.A	103,000,000	10,205,975	10%
Metro Sabanas S.A.S.	52,000,000	3,411,111	7%
SIVA S.A.S	96,000,000	-	0%
Saldo Bancario Cuenta Especial		2,687,400	
Totales	\$ 292,000,000	\$ 20,804,650	7%

De acuerdo a lo establecido en el contrato de préstamo firmado con el banco mundial, el cierre del mismo se encuentra pactado al 30 de noviembre de 2016, sin embargo al 31 de diciembre de 2015, solo se han solicitado US\$20,804,650 los cuales corresponden al 7%

La anterior situación puede generar atrasos en la ejecución del Programa e incumplimiento del contrato de préstamo 8083-CO, en cuanto a los tiempos y objetivos establecidos para el desarrollo del Programa.

Recomendamos realizar las gestiones necesarias ante el Banco e internas para la prolongación del contrato de préstamo y definir estrategias que permitan realizar un adecuado control y seguimiento de la planeación y ejecución de los programas en las diferentes ciudades.

Tabla Resumen oportunidades de mejora encontradas por ejecutor responsable:

Oportunidad de mejora	UMUS
I. Falta de Documentación del Seguimiento a la Gestión de los Riesgos del Programa	X
II. Manual Operativo sin Aprobación de Cambios.	X
III. Inadecuado Archivo de Comunicaciones con el Banco Mundial	X
IV. Incumplimiento en la Entrega de Informes al Banco mundial año 2015	X
V. Contabilización de los Desembolsos del BIRF Cuenta Especial	X
VI. No inclusión del Presupuesto en el Estado de Inversión Acumulado	X
VII. Justificación de Gastos de Desembolsos Recibidos.	X
VIII. Ejecución Apropiación Presupuestal 2015.	X
IX. Baja Ejecución del Programa con Recursos Banco Mundial Préstamo 8083-CO.	X

Resumen Misiones del Banco Mundial

Durante la vigencia 2015 la UMUS tuvo una misión del Banco entre el 20 de abril y el 1 de mayo de 2015 la cual tuvo los siguientes resultados:

1. El programa tiene fecha de cierre fijada para noviembre de 2016 y debido a la baja ejecución que tiene generada por inconvenientes legales se presentó consideración de extensión del crédito hasta el 2018 o 2020. El Gobierno manifestó no cancelar recursos del préstamo.
2. Se estudió la posibilidad de incluir nuevas ciudades a financiar. La más opcionada es la ciudad de Neiva la cual cuenta ya con un acuerdo de Cofinanciación, así como incrementar el componente de asistencia técnica en US\$8 millones para que fuese ejecutado por el DNP.
3. El Banco manifestó que la extensión de 4 años es un poco compleja por los bajos resultados, sugiere presentar extensión de 2 años con metas reales y alcanzables, y posterior tramitar nuevamente 2 años.
4. Evaluación del Marco de Resultados. Durante la valoración del Marco de resultados, se llegó a la conclusión de que el Objetivo de Desarrollo del Proyecto está bien cubierto con los indicadores de resultado, sin embargo, tanto en las sesiones de trabajo con el Ministerio de Transporte y los entes gestores, se identificó la necesidad de revisión parcial del planteamiento de indicadores de resultado. Se acordó un plan de acción para revisar el Marco de Resultados, para modificar los indicadores así:
 - Substituir dos de los seis indicadores (ii) y (v)
 - Incorporar indicador de sostenibilidad ambiental para los municipios de Sincelejo y Valledupar.
 - Refinar metodología a ser empleada para todos los indicadores.
 - Redefinir los objetivos de todos los indicadores excepto el (vi)
 - Revisar la recurrencia del levantamiento de la información.
5. Aspectos Técnicos: En este componente se financian los consultores que apoyan al Ministerio en el seguimiento y control de la ejecución del Programa Nacional de Transporte Urbano - PNTU.
6. Procesos en marcha contratación de un especialista en operaciones en el que se apoyaran los distintos entes gestores. Para crear manuales de operación y coordinar la relación gestor - operador.
7. Generar unas guías sobre transporte y el cambio climático, buscando fomentar modos alternativos y mejorar la movilidad en las ciudades. Este trabajo se hará en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente.
8. Estudios importantes que se contrataran son el de la definición de una política y guías para el desarrollo de carriles preferenciales de transporte público.
9. En la pasada visita del Banco se identificó la posibilidad de Asistencia Técnica se financie el apoyo a la gerencia para el desarrollo de la primera línea del metro de Bogotá.

Matriz de Riesgos del programa:

De acuerdo a las situaciones encontradas tanto en la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible y los Entes Gestores Metrolínea S.A., Metro Sabanas S.A.S., SIVA S.A.S., y Metroplus S.A.

Situación encontrada	Riesgo	Calificación del riesgo (Alto Medio Bajo)	Recomendación	Responsable de implementación
1. Baja Ejecución del Programa con Recursos Banco Mundial Préstamo 8083-CO. y recursos propios.	Retrasos en la ejecución general del Programa con base en los tiempos establecidos en el contrato suscrito con el Banco mundial y las herramientas de gestión del banco, cuya fecha de cierre está prevista para el 30 de noviembre de 2016.	Alto	Realizar las gestiones necesarias ante el Banco e internas para la prolongación del contrato de préstamo y definir estrategias que permitan realizar un adecuado control y seguimiento de la planeación y ejecución de los programas en las diferentes ciudades.	Coordinación de los Programas-UMUS y los Gerentes de los Entes Gestores.
2. Atrasos en la Justificación de Gastos de Desembolsos Recibidos.	Atrasos en la ejecución del Programa por ineficiencia en el proceso de justificaciones al Banco, además posibles incumplimientos del contrato de préstamo en la oportunidad de legalización de los gastos del programa.	Alto	Revisar los procedimientos internos establecidos para la justificación de gastos ante el banco mundial y determinar las causas que generan retrasos para generar eficiencias en el proceso	Coordinación de los Programas-UMUS y los Gerentes de los Entes Gestores
3. No observamos la actualización, ni la documentación del seguimiento de los riesgos del programa identificados en el PAD.	Inadecuada valoración de los riesgos del Programa, e incumplimiento de lo establecido por el banco mundial.	Alto	Establecer un proceso de actualización y seguimiento de los riesgos del programa.	Coordinación de los Programas-UMUS y los Gerentes de los Entes Gestores.
4. Los recursos desembolsados por el BIRF en la cuenta especial a la UMUS, no son registrados, solo se registra lo que se gira a la UMUS y a cada ente Gestor a través de la Fiduciaria.	Posible pérdida de recursos por falta de registro contable.	Medio	Incluir el registro de los recursos desembolsados en la cuenta especial del Banco de la Republica en su sistema contable, con el fin de que se registren contablemente en la ejecución del Programa todas las operaciones sin que se generen diferencias entre la contabilidad y los estados financieros del mismo. Lo anterior permite que se realice un seguimiento de los recursos para una ejecución oportuna.	UMUS- Coordinación de los programas
5. El estado de inversión acumulada consolidado de la UMUS y los Entes Gestores Metrolínea, Metro Sabanas, SIVA y Metroplus al 31 de diciembre de 2015, no tiene incluido el detalle del	Posible incumplimiento de los requerimientos de presentación de información financiera establecidos por el banco mundial.	Medio	Se recomienda a la UMUS incluir el presupuesto distribuido por componentes tanto de los recursos del crédito BIRF como de los recursos de contrapartida.	UMUS- Coordinación de los programas

Situación encontrada	Riesgo	Calificación del riesgo (Alto Medio Bajo)	Recomendación	Responsable de implementación
presupuesto correspondiente al préstamo BIRF 8083-CO y a los recursos de la contrapartida.				
6. Observamos que la ejecución de recursos del préstamo 8083-CO, no se incluye dentro del Plan Anual de auditoría interna de los Entes Gestores SIVA y Metro Sabanas.	Inadecuado seguimiento a la ejecución de los programas en cada ente gestor.	Medio	Incluir en los planes de auditoría interna de las próximas vigencias, los procesos específicos de la ejecución de los recursos del programa financiados con los créditos.	Auditoría Interna de los Entes Gestores
7. Pasivos no registrados a 31 de diciembre de 2015.	Posible incumplimiento de las normas contables establecidas, respecto a la causación.	Medio	Recomendamos establecer un procedimiento para el análisis y evaluación del registro y revelación de las cuentas por pagar.	Metrosabanas
8. Se observaron deficiencias en el archivo de la información soporte de la ejecución de los programas en la UMUS y en los Entes Gestores.	Pérdida de la información.	Bajo	Se recomienda definir las políticas y procedimientos que aseguren el adecuado archivo de la totalidad de los soportes y comprobantes referentes a la ejecución de los Programas.	UMUS- Entes Gestores
9. Observamos que la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), presento los informes consolidados trimestrales del año 2015 fuera de los 45 días establecidos contractualmente para tal fin.	Incumplimiento a lo establecido en el contrato de préstamo "sección II literal (B) Gestiones Financieras, Informes financieros y auditorías en el numeral 3".	Bajo	Realizar seguimiento oportuno a los compromisos establecidos en el contrato de préstamo No. 8083-CO para evitar incumplimientos de los mismos.	UMUS en coordinación con las gerencias financieras de cada Ente Gestor
10. Durante nuestra revisión documental, observamos que la UMUS no cuenta con una carpeta para el archivo de la correspondencia cruzada con el BIRF.	Posible pérdida de información cruzada con el banco mundial.	Bajo	Administrar el archivo de la información relevante enviada y recibida del Banco Mundial en una carpeta física y crear controles que permitan garantizar el archivo adecuado de la documentación.	UMUS -Entes Gestores
11. Observamos que los manuales y procedimientos de los macros- procesos, se encuentran desactualizados en el Ente Gestor SIVA S.A.S.	Inadecuado seguimiento en el desarrollo de las actividades y de los controles asignados para la ejecución de los procedimientos financieros del Programa.	Medio	Se debe contar con manuales de funciones y procedimientos actualizados, que contengan instrucciones para ayudar a los funcionarios a visualizar sus roles y responsabilidades.	SIVA

Situación encontrada	Riesgo	Calificación del riesgo (Alto Medio Bajo)	Recomendación	Responsable de implementación
12. La última versión de los Manuales Operativos de los Programas se encuentran pendientes de formalización, mediante la no objeción por parte del Banco Mundial.	Aplicación de procedimientos en la ejecución del contrato de préstamo que no se encuentren aprobados por el Banco Mundial.	Bajo	Realizar la gestión correspondiente con el Banco Mundial para la aprobación Final del Manual Operativo con las modificaciones respectivas.	UMUS
13. Observamos que parte del personal clave en los Entes Gestores, no cuenta con capacitaciones en la normatividad del BIRF, para la ejecución de los recursos recibidos en modalidad de préstamo; por ejemplo los cargos de contador y el Jefe de Control Interno.	La falta del conocimiento adecuado puede generar retrasos en los procesos de emisión de informes al BIRF y en el monitoreo de la ejecución de los Programas.	Bajo	Se recomienda que se programen las capacitaciones con el personal de la UMUS y los Entes Gestores, adicionalmente dejar documentada la asistencia a dichas capacitaciones dentro de los soportes de la hoja de vida.	UMUS- Entes Gestores
14. Se observó que los formatos que debe utilizar la entidad son custodiados únicamente por la Jefe de la Dirección Administrativa y Financiera.	Limitaciones al acceso de los formatos establecidos por la Entidad.	Bajo	Se recomienda a la administración estudiar la viabilidad de crear una carpeta compartida con el personal que permita tener los formatos actualizados.	Metro Sabanas

3. Confirmación de si los gastos justificados al Banco han sido convertidos a dólares utilizando la tasa de cambio según lo acordado con el Banco.

La UMUS durante la vigencia 2015 gestiona dos desembolsos con cargo al crédito 8083- BIRF así:

Solicitud No.	Mes	Valor miles COP
9	28 de julio de 2015	\$ 1.000.000
13	1 de diciembre de 2015	2.000.000
Total		\$ 3.000.000

De igual forma presento los siguientes SOEs de justificación de gastos durante la vigencia 2015.

SOE No.	Mes	Valor miles COP
9	28 de julio de 2015	\$ 429.744,45
11	8 de octubre de 2015	310.770,82
Total		\$ 740.515,27

Los desembolsos del Programa con fuente de financiación BIRF a través del contrato de préstamo 8083-CO, son depositados en la Cuenta Especial en dólares asignada al Programa identificada con el No. 51498566 del Banco de la República; de donde se giran los recursos a los diferentes entes gestores, realiza los pagos de servicios y contratos de consultorías de acuerdo a lo establecido en el Plan de Adquisiciones. A 31 de diciembre de 2015, esta cuenta se encontraba conciliada, mostrando un saldo disponible por valor de US\$2.687.399,69.

4. Seguimiento a las Oportunidades de mejora identificada por la firma auditora PricewaterhouseCoopers Vigencia 2014:

Seguimiento a oportunidades de mejoras de la Unidad de Movilidad urbana Sostenible - UMUS 2014			
Nombre	Descripción	Seguimiento	Estatus
Diferencia en los saldos confirmados por el Ministerio de Hacienda y la reconocida en los Estados Financieros.	En desarrollo de los procedimientos de auditoría se solicitó la confirmación externa al Ministerio de Hacienda, donde se evidencio diferencia entre el saldo disponible reconocido en los Estados Financieros y la confirmación de saldo emitida por el Ministerio de Hacienda con corte al 31 de diciembre de 2014, por un menor valor en lo certificado por el Ministerio de Hacienda de \$46,810,531.66 a una TRM \$2,405.31 del 15 de diciembre de 2014 equivalentes a US\$19,461.33.	Corresponde a 7 pagos duplicados en el extracto bancario de la cuenta especial en el mes de diciembre de 2014, este ajuste fue realizado en el mes de junio de 2015 por parte del Ministerio de Hacienda y crédito público.	Realizado.
Conciliación entre el detalle de pagos y los estados Financieros relacionados con la Unidad de Movilidad Urbana- UMUS.	Durante el proceso de revisión de pagos realizado a los consultores de la UMUS, observamos que el ente ejecutor UMUS no cuenta con una conciliación detallada de los pagos realizados en el SIIF, con corte a 31 de diciembre de 2014 y los Estados Financieros del BIRF para el contrato préstamo 8083-CO.	Realizar conciliación detallada de los pagos registrados SIIF vs el Estado de Inversiones, con lo cual se salvaguarda la integridad de la Información reportada en los Estados Financieros.	Realizado
Monitoreo y control de los comprobantes de egreso y archivo de la documentación relacionada con los pagos generados al contrato préstamo 8083-CO.	Durante el proceso de la revisión de los pagos físicos originales de la UMUS relacionados con el contrato de préstamo 8083-CO, no se observó el detalle de los comprobantes de egreso asociados a cada pago de la Unidad Ejecutora, así como la disposición de los mismos para su revisión.	Los pagos de la UMUS se encuentran entre los pagos generales del MT, por lo cual es necesario que contabilidad realice la búsqueda de la documentación en coordinación con la tesorería, se adelantó la gestión para la disponibilidad de la información n de los pagos y soportes.	Realizado.
No se observó en el Estado de Inversiones a 31 de diciembre de 2014 detalle del presupuesto por cada parte que sumen el valor total del contrato de préstamo BIRF 8083-CO Suscrito.	No se observó en el Estado de Inversiones al 31 de diciembre de 2014 relacionado al contrato de préstamo BIRF 8083-CO, el detalle del presupuesto por cada parte de acuerdo a las cláusulas contractuales por un valor de US\$292,000,000.	Se recomienda contar con el presupuesto distribuido por cada parte de acuerdo al contrato de préstamo 8083-CO.	Pendiente

Seguimiento a oportunidades de mejoras de la Unidad de Movilidad urbana Sostenible - UMUS 2014			
Nombre	Descripción	Seguimiento	Estatus
Matriz de riesgo del proyecto desactualizada.	No obtuvimos evidencia de una matriz de riesgos actualizada del proyecto por parte del ente ejecutor -UMUS.	Implementar mecanismos de revisión y actualización de la matriz de riesgos del proyecto para asegurar el cumplimiento a lo establecido en el contrato de préstamo y reglamento operativo.	Pendiente
No se observó actualización del plan de adquisiciones de la unidad Ejecutora.	Se observaron rubros no ejecutados a 31 de diciembre de 2014, que no fueron actualizados en el plan de adquisiciones anual de la Unidad Ejecutora para la vigencia de 2014, generando las siguientes situaciones: <ul style="list-style-type: none"> a. Contratos suscritos por un valor superior al aprobado en SEPA. b. Contratos suscritos sin proceso de adjudicación durante el año 2014. c. Contratos suscritos no registrados en SEPA. 	El cronograma fue actualizado con las proyecciones actuales, sin embargo se está a la espera a la aprobación del plan de inversiones.	Realizado

5. Resumen de los principales procedimientos de Auditoría.

En el desarrollo de la auditoría aplicamos procedimientos y técnicas que comprenden evaluaciones, revisiones y verificaciones a través de actividades y pruebas, como:

- Reuniones de inicio y al final de la auditoría con los funcionarios de la UMUS.
- Planeación del trabajo de auditoría, aplicando un cronograma que incluyó las actividades y tiempos en que se desarrollaría la auditoría.
- Entendimiento y recorrido de los principales procesos del flujo transaccional de la ejecución de los recursos.
- Entendimiento y aplicación de cuestionarios para la evaluación del Control Interno de acuerdo a la Metodología COSO.
- Remisión del informe de observaciones de auditoría al Ente Gestor y a la UMUS con propósito de socialización, como resultado de la auditoría efectuada al Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP y Sistemas Integrados de Transporte Masivos - SITM, una vez recibidos los comentarios, realizada la revisión de los mismos respetando la independencia del auditor, el informe fue oficializado al Ministerio de Transporte ante la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible UMUS.

Acompañamos una breve descripción de la aplicación de algunos procedimientos:

- Confirmación de saldos Bancarios, tanto de la Cuenta Especial como de la Fiducia de cada uno de los entes gestores.
- Confirmación de los Abogados adscritos al proyecto en cada ente gestor con el fin de validar la no existencia de litigios o pleitos que puedan llegar a impactar la ejecución del Programa.
- Examen del Estado de Inversiones Acumuladas al 31 de diciembre de 2015, de tal forma que se consideraron las actividades desarrolladas inherentes al control y ejecución de los recursos aportados para el Programa por el BIRF y Otras fuentes.
- Revisiones aritméticas de cálculos.
- Revisión de documentos en el proceso de selección y contratación con los recursos del Programa del 86% de los procesos al 31 de diciembre de 2015
- Revisión de los contratos del 86% de lo contratado al 31 de diciembre de 2015 con recursos del BIRF.
- Verificación del cumplimiento de normas contables y legales aplicables a la ejecución del Programa.
- Revisión de la correspondencia intercambiada con el BIRF y el Ente Gestor.
- Realizamos seguimiento a las ayudas de memoria de las misiones del BIRF
- Evaluamos el sistema de control interno y procedimientos, y adjuntamos el memorando de recomendaciones para la corrección de las oportunidades de mejora encontradas.
- Acompañamiento en la elaboración de los estados financieros y notas de los entes gestores y consolidados con la finalidad de dar cumplimiento a las políticas establecidas por el BIRF para estos documentos.