



Transparencia
con eficiencia
Transparencia
por sus derechos
humanos

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel: 3240800



No 20143210357152

Fecha Radicado: 2014-06-19 14:31:05

Destino: 110

RTE: CONTRALORIA GENERAL DE LA REPU

Anexos: 1 ANILLADO

85111

Bogotá

Al contestar cite este número 2014EE0099390 C1

Doctora
CECILIA ÁLVAREZ- CORREA GLEN
Ministra
Ministerio de Transporte
Centro Administrativo Nacional
Bogotá D.C.


Asunto: Envío de informe definitivo de Auditoría Vigencia 2013.

Cordial Saludo.

Adjunto al presente el informe definitivo de la Auditoría practicada al Ministerio de Transporte identificado con el número CGR-CDSIFTCEDR N° 014 de la vigencia 2013, en desarrollo del Plan de Control y Vigilancia Fiscal 2014 de la Contraloría General de la República.

La Entidad debe elaborar o ajustar el plan de mejoramiento, con acciones y actividades que permitan eliminar las causas de los hallazgos detectados y comunicados durante el proceso auditor y que se describen en el informe, dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución Orgánica 7350 de 2013 expedida por la Contraloría General de la República.

Cordialmente,


SEBASTIÁN CARBONO BARRIOS
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Proyectó: Luis Ignacio Barrera Cortés, Coordinador de Gestión
TRD: 85111-236 Comunicaciones Informativas Despacho.
Anexo: Un (1) Informe.

Nota: Copia de este oficio se remite a la Oficina de Planeación para efectos del SIRECI


20/06/14



INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE –MINTRANSPORTE- VIGENCIA 2013

**CGR – CDSIFTCEDR – N°.014
BOGOTÁ D.C., MAYO 2014**



Contralora General de la República

Sandra Morelli Rico

Vicecontralora

Ligia Helena Borrero Restrepo

Contralor Delegado para el Sector
Infraestructura Física y
Telecomunicaciones, Comercio
Exterior y Desarrollo Regional

Sebastián Carbono Barrios

Director de Vigilancia Fiscal

León Balmore Aguinaga Borja

Supervisor

Luis Ignacio Barrera Cortés

Responsable de Auditoria

Juan Carlos Carrero Camacho.

Integrantes de Equipo Auditor

Nubia Esther Castañeda Gómez
Jenny Carolina Pastrana Vargas
Álvaro Durán Rodríguez
Hoover Isnardo Neiza Godoy
Juan Sebastián Rojas B.



TABLA DE CONTENIDO

1. HECHOS RELEVANTES	4
2.1 EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS.....	7
2.1.1 Control de Gestión.....	9
2.1.1.1 Programa de Reposición de Vehículos.....	9
2.1.1.2 Gestión en la implementación de Sistemas de Transporte Público Masivo.....	9
2.1.1.3 Otorgamiento de Autorizaciones.....	10
2.1.2 Control de Resultados	10
2.1.2.1 Metas en materia de políticas y Planes de Gestión	11
2.1.3. Control de Legalidad	13
2.1.4. Control Financiero	14
2.1.4.1 Opinión de los Estados Financieros	14
2.1.5. Evaluación del Sistema de Control Interno.....	14
2.2 FENECIMIENTO DE CUENTA.....	15
2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS	15
2.4 PLAN DE MEJORAMIENTO	15
3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	16
3.1 EVALUACIÓN DE LA GESTION Y RESULTADOS.....	16
3.1.1. GESTIÓN	16
3.1.1.1. Macroproceso Otorgamiento de Autorizaciones.	16
3.1.1.2 Macroproceso Formulación de Políticas, Regulación y Control.....	20
3.1.2. RESULTADOS	22
3.1.2.1. Macroproceso Otorgamiento de Autorizaciones.	22
3.1.2.2 Macroproceso Formulación de Políticas, Regulación y Control.....	22
3.1.2.3 Cumplimiento de Plan de Mejoramiento.....	32
3.1.3. LEGALIDAD.....	32
3.1.3.1 Macroproceso Defensa Judicial.....	32
3.1.3.2 Macroproceso Gestión de Adquisición de bienes y servicios - Contratación.	37
3.1.4. FINANCIERO.....	47
3.1.4.1 Macroproceso Gestión Financiera, Presupuestal y Contable.....	47
3.1.5 SISTEMA DE CONTROL INTERNO	53
3.1.6 DENUNCIAS	54
4. ANEXOS	55
ANEXO NO. 1.....	56
BALANCE GENERAL	56
ANEXO NO. 4. CUMPLIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO.....	67



1. HECHOS RELEVANTES

Se resaltan los siguientes hechos en materia normativa y de regulación:

Con la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad descentralizada, del orden Nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objeto es la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el País.

Mediante Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013, se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

El Decreto 198 del 12 de febrero de 2013, suprime, traslada y reforma trámites, procedimientos o regulaciones innecesarios implementados en las normas de transporte y tránsito, para facilitar la actividad de las personas naturales y jurídicas que interactúan con el sector.

Con los Decretos 486 del 14 de marzo de 2013 y 1250 del 14 de junio de 2013, se suspende la vigencia del Artículo 6 del Decreto 2085 de 2008, modificado por el Decreto 2450 de 2008, referente a la suspensión de la caución para el ingreso de vehículos nuevos de transporte de carga. Finalmente con la expedición del Decreto 1769 de agosto 16 de 2013, se derogó la caución o póliza de cumplimiento, permitiendo ingresar un nuevo vehículo solamente mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto; por cuanto en la práctica las medidas tomadas permitían ingresar un vehículo nuevo al servicio público y particular de carga, amparados en la constitución de una póliza de cumplimiento, con lo cual se obligaba al propietario del nuevo vehículo a desintegrar uno equivalente, no fue efectiva dado que el 95% de las pólizas o cauciones se hicieron exigibles.

Con el Decreto 2846 del 6 de diciembre de 2013, se adoptan estándares de tecnología para sistemas de recaudo electrónico vehicular. Con este decreto se busca mejorar la seguridad y competitividad de las cadenas logísticas, y abren oportunidades para promover soluciones innovadoras y más eficientes, permitiendo el funcionamiento de aplicaciones como el cobro electrónico de peajes o la imposición de tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta



contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.

El Decreto 2944 del 17 de diciembre de 2013, modifica el Artículo 1 y 3 del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 2450 de 2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013; establece un mecanismo de equivalencia para permitir y promover la reposición de vehículos de servicio público de carga, de forma tal que se incentive la transformación hacia una flota que brinde mejores condiciones de competitividad del transporte de carga por carretera.

En lo atinente a normatividad interna se tiene lo siguiente:

En Noviembre 6 de 2013, con la resolución número 4561, el Ministerio ajusta y modifica el manual específico de funciones, requisitos y competencias.

En el 2013, el Ministerio creó grupos internos de trabajo así: Con resolución 5280, creó el grupo de conceptos y apoyo legal con el fin de optimizar los procesos administrativos al interior de la Oficina Asesora jurídica; resolución 6314, creó el grupo de seguridad vial para desarrollar las funciones de apoyo y seguimiento a la implementación de la política nacional de seguridad vial y el grupo de logística y carga creado con la resolución 6359, para gestionar y formular la política nacional logística. Así mismo, mediante resolución 3655, se reestructuró la Dirección de Infraestructura en cuatro grupos, con el objetivo de cumplir eficazmente y potencializar los procesos misionales de la Dirección de Infraestructura, potenciando la asesoría y la coordinación sectorial. Los grupos creados a partir de la resolución citada son: Grupo de Apoyo Regional, Grupo de Desarrollo Intermodal, Grupo de Política Sectorial y Grupo de Desarrollo organizacional.

Mediante la Resolución 1860, del 29 de Mayo de 2013, se adopta la Metodología General para reportar la información que conforma el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras "SINC".



DICTAMEN INTEGRAL

Doctora
CECILIA ÁLVAREZ- CORREA GLEN
Ministra de Transporte
Ministerio de Transporte
Bogotá D.C.

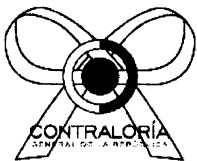
La Contraloría General de la República, con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 de la Constitución Política, practicó Auditoría al Ministerio de Transporte, a través de la evaluación de los principios de la gestión fiscal: economía, eficiencia y eficacia con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en las áreas, actividades o procesos examinados; el examen del Balance General al 31 de Diciembre de 2013 y el Estado de Actividad Financiera, Económica, Social y Ambiental por el año terminado en esa fecha. Dichos estados contables fueron examinados y comparados con los del año anterior, los cuales fueron auditados por la Contraloría General de la República.

La auditoría incluyó la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables. Así mismo, se evaluó el Sistema de Control Interno.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por la Entidad y analizada por la Contraloría General de la República. Igualmente, es responsable por la preparación y correcta presentación de los estados financieros de conformidad con las normas prescritas por las autoridades competentes y los principios de contabilidad universalmente aceptados o prescritos por el Contador General.

La responsabilidad de la Contraloría General de la República consiste en producir un informe que contenga el pronunciamiento sobre el fenecimiento, o no, de la cuenta, con fundamento en la evaluación del Control de Gestión, de Resultados, Financiero, Legalidad y Control Interno de la Entidad en las áreas y/o procesos.

El representante legal del Ministerio de Transporte, rindió la cuenta anual consolidada por la vigencia fiscal del año 2013, dentro de los términos establecidos por al CGR.



La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con Normas de Auditoría Gubernamental Colombianas (NAGC) y Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas, compatibles con las Normas Internacionales de Auditoría – (NIA's) y con políticas y procedimientos de auditoría prescritos por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que se planifique y efectúe la auditoría para obtener evidencias que brinden una seguridad razonable para fundamentar nuestro informe.

Los procedimientos de auditoría seleccionados dependen del criterio profesional del auditor, incluyendo su evaluación de los riesgos de errores significativos en los estados financieros y de la gestión y resultados de la Entidad. En la evaluación del riesgo, el auditor considera el control interno de la Entidad como relevante para todos sus propósitos, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias.

Una auditoría también incluye, evaluar los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones contables significativas hechas por la administración, así como evaluar la presentación general de los estados financieros.

Consideramos que la auditoría proporciona una base razonable para expresar nuestro concepto y la opinión.

En el trabajo de auditoría no se presentaron limitaciones que afectaran el alcance y resultado de nuestra auditoría.

Los hallazgos se dieron a conocer oportunamente a la Entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas de la administración fueron analizadas e incorporadas en aquellos casos que se consideró pertinente en el informe.

2.1 EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS

En el desarrollo de la auditoría, se evaluó los sistemas de control de: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero, el Sistema de Control Interno.

Con base en las conclusiones y hallazgos relacionados, la Contraloría General de la República como resultado de la auditoría adelantada, conceptúa que la gestión y resultados, es desfavorable, con la consecuente calificación de 46,94.



Transparencia
Eficiencia
Responsabilidad
por sus derechos
humanos

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA										
GUÍA DE AUDITORÍA DE LA CGR ACTUALIZADA AL CONTEXTO SICA										
MATRIZ DE EVALUACIÓN DE GESTIÓN Y RESULTADOS										
ESTRUCTURA FISICA, TELECOMUNICACIONES, COMERCIO EXTERIOR Y DESARROLLO REGIONAL										
MINISTERIO DE TRANSPORTE - VIGENCIA 2013										
E V A L U A C I O N D E G E S T I O N Y R E S U L T A D O S	COMPONENTE	PRINCIPIOS	OBJETIVO DE EVALUACIÓN	Factores Mínimos	Variables a Evaluar	Ponderación Subcomponente %	Calificación Equipo Auditor	Consolidación de la Calificación	Ponderación Calificación Componente %	
	Control de Gestión 20%	Eficiencia, Eficacia	Determinar la eficiencia y la eficacia mediante la evaluación de sus procesos administrativos, la utilización de indicadores de rentabilidad pública y desempeño y la identificación de la distribución del excedente que éstas producen, así como de los beneficiarios de su actividad.	Procesos Administrativos	Dirección, planeación, organización, control (seguimiento y monitoreo) y ejecución.	15%	87,1	10,07	20%	
				Indicadores	Formulación; Oportunidad de la información o datos de las variables que los conforman; Calidad; Utilidad; Relevancia y Pertinencia de los resultados.	25%	60,0	15,00		
				Gestión Presupuestal y Contractual	Manejo de recursos públicos (planeación, asignación, ejecución y evaluación) y Adquisición de Bienes y Servicios	35%	85,0	29,75		
				Prestación del Bien o Servicio	Capacidad para atender la demanda de los bienes o servicios ofrecidos; para satisfacer adecuadamente a los beneficiarios y usuarios, en condiciones de cantidad, calidad, oportunidad, costo, cobertura y beneficios	25%	87,9	16,88		
	CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE GESTIÓN						100%			14,36
	Control de Resultados 30%	Eficiencia, Efectividad, Economía, Eficacia, Valoración Costos Ambientales Equidad	Establecer en qué medida los sujetos de la vigilancia logran y cumplen los planes, programas y proyectos adoptados por la administración en un periodo determinado.	Objetivos misionales	Grado de cumplimiento en términos de Cantidad, Calidad, Oportunidad y Coherencia con el Plan Nacional de Desarrollo y/o Planes del Sector.	50%	84,3	32,14	30%	
				Cumplimiento de Impacto de Políticas, Programas y Proyectos	Grado de avance y cumplimiento de las metas establecidas en términos de Cantidad, Calidad, Oportunidad, resultados y satisfacción de la población beneficiaria y coherencia con los objetivos misionales. Efectividad del Plan de Mejoramiento	50%	84,3	32,14		
	CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE RESULTADOS						100%			19,29
	Control de Legalidad 10%	Eficacia	Establecer aplicación normativa en las operaciones financieras, administrativas, económicas y de otra índole.	Cumplimiento de normatividad aplicable al ente o asunto auditado	Normas externas e internas aplicables	100%	89,3	89,29	10%	
CALIFICACIÓN COMPONENTE LEGALIDAD						100%			6,93	
Control Financiero 30%	Economía, Eficacia	Establecer si los Estados Financieros reflejan razonablemente el resultado de sus operaciones y sus cambios en su situación financiera	Razonabilidad o Evaluación Financiera	Opinión o Concepto	100%	0,0	0,00			
		Establecer al ente objeto de control fiscal realizó un uso eficiente y racional de los recursos asignados y ejecutados en una política, plan, programa, proyecto y/o proceso.								
CALIFICACIÓN COMPONENTE FINANCIERO						100%			0,00	
Evaluación del Control Interno 10%	Eficacia, Eficiencia	Obtener suficiente comprensión del sistema de control interno o de los mecanismos de control según la metodología descrita en esta Guía.	Calidad Confianza y Concepto		100%	63,720	63,72	10%		
CALIFICACIÓN COMPONENTE SISTEMA DE CONTROL INTERNO						100%			6,37	
CALIFICACIÓN FINAL DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS PONDERADA										



2.1.1 Control de Gestión.

La calificación de este componente fue de 71,79%

2.1.1.1 Programa de Reposición de Vehículos

En la visita realizada por la Contraloría General de la República, al organismo de Tránsito de Turbaco, se estableció que se encuentran vehículos de transporte de carga, matriculados sin el cumplimiento de requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte, en relación con la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución a favor del Ministerio de Transporte. Lo anterior trae como consecuencia un presunto detrimento al Estado por \$830 millones, por cuanto (13) vehículos fueron matriculados sin la debida constitución de la póliza o caución a favor del Ministerio de Transporte.

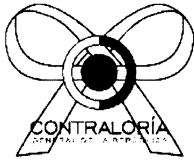
No obstante, haberse expedido la resolución 7036 del 31 de julio de 2012, y en la cual se determina el registro, validación y aprobación del cumplimiento de las condiciones de los vehículos de transporte de carga en el sistema RUNT, para acceder al reconocimiento económico e ingreso de vehículos nuevos; aún se encuentra información imprecisa de los datos registrados en el RUNT respecto de los vehículos que ingresaron en las vigencias 2010 a 2013, por cuanto no se encuentra toda la información que permita constatar que los vehículos que ingresaron al País fueron aprobados por el Ministerio de Transporte.

A marzo de 2014, se encontraban cauciones, consistentes en garantías bancarias o pólizas a favor del Ministerio de Transporte¹, de las vigencias 2010 a 2012, en proceso de revisión o estudio, y a las cuales no se ha proferido la respectiva resolución de cobro de las pólizas siniestradas o determinado si se efectuó la respectiva desintegración del vehículo, las cuales ascienden a \$ 835 millones. Sin embargo, los vehículos que fueron amparados por estas cauciones se encuentran registrados en el RUNT.

2.1.1.2 Gestión en la implementación de Sistemas de Transporte Público Masivo

En las auditorías realizadas por la CGR a la UMUS en vigencias anteriores, se han comunicado diferentes situaciones con el propósito de que se adelanten las acciones correspondientes que permitan adelantar los correctivos necesarios para

¹ Las cuales garantizaban el cumplimiento de la desintegración del vehículo de transporte de carga



la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP. No obstante, durante esta auditoría se observa que la gestión adelantada no ha sido la más efectiva puesto que se sigue reincidiendo en muchas situaciones sin que se dé una solución definitiva sobre aquellos aspectos que interfieren en la implementación de dichos Sistemas de Transporte como es el caso de la pérdida de recursos presupuestados, atrasos en la aplicación de estudios sobre la reestructuración de rutas, competencia desleal y falta de recursos para la terminación de las obras, entre otros.

2.1.1.3 Otorgamiento de Autorizaciones

Autorizaciones de Tránsito

Se realizó un estudio en la Dirección Territorial Cundinamarca con una muestra de 6 empresas de transporte, en la cual se evaluó el desarrollo de los trámites de Expedición de Tarjetas de Operación y Planillas de Viaje Ocasional, en los cuales no se encontraron mayores deficiencias en cuanto al desarrollo del trámite, pero si se hallaron deficiencias en cuanto al seguimiento con la Hoja de Ruta, lista de chequeo que el Ministerio ha dispuesto para realizar seguimiento al proceso. Este documento no se está diligenciando de forma adecuada, lo que puede generar dificultades en el seguimiento al proceso.

Para el trámite de habilitación de empresas de transporte de carga se tomó una muestra de 22 empresas, correspondiente a los trámites realizados en el último semestre del año 2013. Se encontró que el 36,4% presentaban deficiencias en cuanto a la oportunidad del trámite, ya que supera el tiempo fijado para ello (90 días hábiles), debido a la solicitud de documentación adicional no estipulada en el Decreto 173 de 2013. Estas solicitudes, para los casos encontrados, son generalmente las mismas, y se hacen para dar mayor soporte a la información inicial, sin embargo, al no estar reglamentadas en resolución, generan reprocesos que obligan al usuario a aportar mayor documentación durante el proceso y hacen que el trámite se extienda más allá del plazo fijado por la reglamentación.

2.1.2 Control de Resultados

La calificación de este componente fue de 64.29%



2.1.2.1 Metas en materia de políticas y Planes de Gestión

Políticas en infraestructura.

Plan Vial Regional: Desde el año 2008, la política de Plan Vial Regional – PVR, ha tenido como objetivo el acompañamiento y apoyo a los Entes Departamentales con el propósito de que tengan las herramientas y recursos suficientes para desarrollar una Gestión Vial eficiente sin necesidad de estar recurriendo al Gobierno Central. Para tal fin se gestionó un empréstito con el BID por US\$ 10 millones, para las fases de planeación e implementación del PVR. Se logró avanzar en la implementación en varios departamentos, de Planes Viales Departamentales en donde se consolida la metodología y los objetivos para una gestión vial eficiente, en aras de mejorar la Red Secundaria Nacional, y en donde realiza una priorización de vías por Departamento, para enfocar las metas de ejecución en las vías más importantes los mismos. Aunque se tienen resultados a nivel de gestión, las metas de ejecución propuestas por los departamentos no se han cumplido totalmente, lo cual muestra que hubo deficiencias en la proyección de los flujos de inversiones viales por parte de los departamentos, y que el Ministerio no ha hecho un adecuado seguimiento a los mismos, como Organismo rector de la política y como gestor y promotor del Plan Vial Regional en el país.

Políticas y Plan de Gestión en Tránsito y Transporte.

La gestión realizada en la Dirección de Transporte y Tránsito, referente al Plan de gestión de la Entidad programado para la vigencia 2013, solo alcanzó un cumplimiento aproximado del 52% de las metas propuestas. Por cuanto de los 44 productos que registró en el Plan, se determinó que para 22 de ellos, no se logró cumplir la meta establecida del 100%. Además, algunos de ellos vienen de la vigencia 2012, mientras que otros, al no lograr las metas de cumplimiento previstas en la vigencia 2013, fueron incluidos nuevamente en los compromisos para la vigencia 2014.

Resultados de la evaluación a la implementación de la política de Seguridad Vial.

Con fundamento en la información reportada por las entidades objeto de esta actuación especial, así como del análisis efectuado al marco normativo regulatorio del sector de tránsito y transporte, se pudo establecer que la seguridad vial se encuentra enmarcada bajo una normatividad dispersa y en ocasiones ambigua, donde su aplicación también se torna contradictoria. Adicionalmente, no contempla



la regulación de aspectos trascendentales y de vital importancia para su debido desarrollo, y tampoco se tiene una efectiva regulación sancionatoria.

No se ha logrado construir una política pública en materia de seguridad vial, por cuanto a partir de lo establecido en la Ley 769 de 2002, consistente en que Ministerio de Transporte elaborara el Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV, se tiene que la entidad ha adoptado dos planes (2004-2010 y 2011-2016), sin que ninguno de los dos lograra ser ejecutado a pesar de estar argumentada su implementación, en la alta accidentalidad vial en Colombia, por ser ésta la segunda causa de muerte violenta en el país. Transcurridos dos años de la implementación del PNSV², los avances efectivos tuvieron que ver con la formulación y adopción de planes locales de seguridad vial. En los demás frentes los avances son mínimos o nulos, y las gestiones se han concentrado en convocar a los diferentes entes gubernamentales tendientes a lograr en lo sucesivo la participación activa y efectiva en la ejecución de los diferentes perfiles definidos.

El Ministerio de transporte pretendió implementar el Observatorio Nacional para la Seguridad Vial -ONSV-, desde el año 2004 cuando emitió la Resolución 4101. Actualmente, no se cuenta con cifras oficiales de accidentalidad, por cuanto se presentan inconsistencias en la información reportada y falta de integridad de la misma con otras bases de datos de diferentes entidades. Es importante señalar que con la expedición de la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial cuyo objeto es la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el País y entre sus funciones se encuentra la implementación del observatorio.

Resultados de la evaluación al Plan de mejoramiento

De conformidad al seguimiento al plan de mejoramiento formulado por la entidad, se tiene que ante el vencimiento de plazos para el cumplimiento de acciones propuestas o la ejecución de acciones que a la postre no fueron efectivas, la entidad deberá proponer una nueva estrategia que dé solución definitiva a las deficiencias identificadas en su momento por la CGR.

Con base en los resultados de seguimiento realizado por el equipo auditor con corte a 31 de diciembre de 2013, se obtuvo como resultado un cumplimiento del 75,21% y un avance del 64%.

² PNSV 2011-2016

9



Al respecto se tiene que si bien, la Entidad cumplió con las acciones propuestas en el Plan de Mejoramiento, para algunos hallazgos, éstas no fueron totalmente efectivas.

2.1.3. Control de Legalidad

La calificación de este componente fue de 69.29%

Defensa Judicial

Con fundamento en la información suministrada por el grupo correspondiente, la inspección a los expedientes de control procesal de las Acciones de Repetición adelantadas por el Ministerio o en las que actúa como sucesor procesal, y los demás sistemas de información con los que cuenta la Entidad (Litigob, Rama Judicial, Base de datos), ha sido posible establecer que si bien se cuenta con modelo de gestión para el proceso de defensa judicial, que en si mismo resulta insuficiente, en lo que tiene que ver con esta acción no es específico ni se encuentra debidamente documentado; no cumple con las necesidades y requerimientos de este tipo de procesos, desde su fase inicial, es decir, desde el pago efectuado por la subdirección correspondiente, análisis de su procedencia (con observancia del término de caducidad), trámite y culminación en vía judicial, que pese a surtirse en la Jurisdicción de lo Contencioso, al no contar con mecanismos que permitan su control y seguimiento adecuado, resultaría afectada la eficiencia y eficacia de la gestión judicial, poniendo en riesgo intereses patrimoniales de la entidad.

Por otra parte, se observan inconsistencias³ en la base de datos correspondiente a los procesos que cursan en contra del Ministerio y los iniciados con Acción de Repetición, como también la información registrada en el sistema de información litigiosa del estado

Gestión Contractual

En lo que respecta a la gestión contractual, teniendo en cuenta la muestra seleccionada, fue posible evidenciar deficiencias en la actividad desarrollada por el Ministerio en lo relacionado con la oportunidad para documentar el cumplimiento, por parte de los contratistas, de la obligación del pago de aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral⁴, la realización de examen médico

³ En relación con la identificación de algunos procesos, cuantía y estado de los mismos.

⁴ Contratos Nos. 245 y 246 de 2013



preocupacional⁵. De otra parte, se evidenciaron deficiencias en la labor de supervisión encargada de la liquidación contractual⁶.

2.1.4. Control Financiero

La calificación de este componente fue de 0.00%, de acuerdo a la evaluación efectuada, la cual arrojó hallazgos administrativos detectados, a errores o inconsistencias, salvedades, limitaciones o incertidumbres encontradas, que afectan la razonabilidad de dichos estados contables ascienden a **\$64.087,3 millones**, valor que representa el **20.9 %** del activo total de la entidad, razón por la cual se emite opinión negativa sobre los estados contables de la vigencia 2013.

2.1.4.1 Opinión de los Estados Financieros

En nuestra opinión, por lo expresado en los párrafos de resultados, los Estados Contables del Ministerio de Transporte no presentan razonablemente la situación financiera, en sus aspectos más significativos, por el año terminado el 31 de diciembre de 2013 y los resultados del ejercicio económico del año terminado en la misma fecha, de conformidad con las normas y principios de contabilidad prescritos por la Contaduría General de la Nación.

La opinión sobre los estados contables, para la vigencia 2012 fue con salvedades, y para la vigencia auditada es negativa, lo que evidencia una desmejora con respecto al año anterior.

2.1.5. Evaluación del Sistema de Control Interno

El Sistema de Control Interno del Ministerio de Transporte, obtuvo una calificación de 1,76, lo que indica que conforme a los parámetros establecidos, los controles generales de las líneas o áreas examinadas no mitigan los riesgos para los cuales fueron establecidos, por lo cual la calificación se presenta con deficiencias.

La calificación definitiva del Sistema de Control Interno con destino a la matriz de gestión fue de 63,72 puntos.

⁵ Contrato 194 de 2013

⁶ Convenio 054 de 2011



Transparencia
y Rendición de Cuentas
por sus derechos
humanos

2.2 FENECIMIENTO DE CUENTA

Con base en la calificación de 46,94 obtenida en la matriz de evaluación de gestión y resultados, que la ubica en el rango de desfavorable, la Contraloría General de la República no fenece la cuenta de la entidad por la vigencia fiscal correspondiente al año 2013.

2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron 45 hallazgos administrativos, de los cuales uno (1) corresponde a hallazgo con presunto alcance fiscal por \$830 millones, (3) tienen posible alcance disciplinario y uno (1) con presunta incidencia penal, los cuales serán trasladados a las instancias competentes.

2.4 PLAN DE MEJORAMIENTO

La Entidad debe elaborar o ajustar el plan de mejoramiento, con acciones y actividades que permitan eliminar las causas de los hallazgos detectados y comunicados durante el proceso auditor y que se describen en el informe, dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución Orgánica 7350 de 2013 expedida por la Contraloría General de la República.

Bogotá, D. C., 12 9 MAY 2014

SEBASTIAN CARBONO BARRIOS

Contralor Delegado

Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y
Desarrollo Regional

Director de Vigilancia Fiscal. León Balmore Aguinaga Borja

Supervisor. Luis Ignacio Barrera Cortés

Responsable de Auditoría. Juan Carlos Carrero C



3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 EVALUACION DE LA GESTION Y RESULTADOS

3.1.1. Gestión

3.1.1.1. Macroproceso Otorgamiento de Autorizaciones.

Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional

Hallazgo No. 1 Matrícula de vehículos nuevos de Transporte de Carga. (Administrativo con presunto alcance Disciplinario, Fiscal y Penal).

En el artículo 6° del Decreto 2085 y modificado por el Decreto 2450 de 2008, establecen que el ingreso de vehículos nuevos al servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, se hará mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o por constitución de una caución consistente en garantía bancaria o póliza de seguros expedida a favor del Ministerio de Transporte, donde garantice que el proceso de desintegración se llevará a cabo en (3) meses; vencido este término sin que se haya realizado el proceso de desintegración, el Ministerio hará exigible la caución.

En el Artículo 1° del Decreto 1131 de 2009, se establece la adopción de medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

De otra parte, los Artículos 4 del Decreto 2085 de 2008 y 3 de la Resolución 3253 de 2008, definen que los organismos de tránsito solamente deberán efectuar el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga, de servicio particular o público, hasta tanto cuenten con la certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial expedido por el Ministerio de Transporte, que garantice que el solicitante cumplió con todos los requisitos establecidos.





En la visita realizada al organismo de Tránsito de Turbaco⁷, se observó que trece (13) vehículos nuevos de transporte de carga, ingresaron al País sin contar con los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte⁸, como son: el certificado de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de caución expedida por el Ministerio de Transporte, toda vez, que en las carpetas donde se archivan los soportes para el ingreso del vehículo, no reposa ningún documento aprobado por la entidad, lo cual indica que no se efectuó reposición del vehículo ni se constituyó póliza a favor del Ministerio por cada uno de estos vehículos que ingresaron. Lo anterior genera un presunto detrimento al Estado por \$830 millones. La responsabilidad de la eventual incidencia fiscal del presente hallazgo estaría en principio en cabeza del Organismo de Tránsito mencionado.

Hallazgo No. 2. Registro de ingreso de vehículos de carga al RUNT (administrativo)

Con el Artículo 1 del Decreto 1131 de marzo de 2009, se adoptan medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

En el Artículo 29 de la Resolución 7036 del 31 de julio de 2012, se establecen los requisitos para suscribir la caución.

De la información en formato Excel entregada por el RUNT y el Ministerio de Transporte, a la Comisión de Auditoria de la Contraloría General, se efectuó un cruce de los certificados emitidos en el Grupo de reposición de vehículos para autorizar el ingreso de vehículos de transporte de carga, con lo que arroja el listado entregado por el RUNT, se observó que aún no se ha registrado en el RUNT en su totalidad la información relativa al ingreso de vehículos de transporte de carga de las vigencias 2011 y 2012:

- De la muestra de aproximadamente 24000 registros de vehículos de las vigencias 2011 y 2012, se encuentran aproximadamente 13000 vehículos asociados con la certificación de cumplimiento de requisitos emitido por el Ministerio y de éstos, 822 números de certificados no coinciden con los reportados por el Ministerio.

⁷ De las vigencias 2010, 2011 y 2012 se revisaron 132 carpetas donde reposan los documentos para el ingreso de vehículos de transporte de carga.

⁸ En el artículo 6° del Decreto 2085 de 2008, y las modificaciones realizadas en el Decreto 2450 de 2008 y en el artículo 1° del Decreto 1131 de 2009



- Más de 6000 registros de vehículos de transporte de carga, no tienen asociada la capacidad de carga.

Lo cual impide conocer de manera detallada y segura los vehículos que efectivamente ingresaron de acuerdo a las normas establecidas por el Ministerio de Transporte para ello.

Hallazgo No. 3 Estudio de pólizas Grupo Reposición Integral de vehículos (Administrativo)

El Artículo 8 del Decreto 2450 de 2008, establece que vencido el término de la caución sin que se haya realizado el proceso de desintegración, el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo motivado declarará la ocurrencia del siniestro y hará exigible la caución.

Si dentro del término de tres meses (3) establecidos en el artículo 6°, el adquirente efectúa la desintegración del (de los) vehículos conforme a las equivalencias establecidas en el artículo 3° de este decreto, la caución será devuelta al otorgante dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir del día en que se acredite ante el Ministerio de Transporte la desintegración física del vehículo o vehículos, mediante el certificado expedido por una entidad desintegradora debidamente autorizada y la cancelación de la (s) licencia (s) de tránsito.

De acuerdo a la información suministrada⁹ por el Grupo de Reposición Integral de Vehículos, se observa a marzo de 2014, que se encontraban quince (15) vehículos de transporte de carga a los cuales se les expidió el certificado¹⁰ de aprobación de ingreso del vehículo en los años 2010 a 2012, y aparecen registrados en el RUNT; sin que el Ministerio de Transporte hubiese proferido la respectiva resolución de cobro de las pólizas siniestradas o determinado si se efectuó la respectiva desintegración del vehículo. Lo anterior debido a que en el grupo de Reposición integral de Vehículos, se reportan las pólizas en estudio y en proceso de verificación.

De acuerdo a la respuesta dada por la entidad¹¹, se establece que las cauciones constituidas a favor del Ministerio de los quince (15) vehículos que ingresaron,

⁹ Información suministrada mediante correo electrónico a la comisión de la CGR, referente al control que se lleva de las pólizas siniestradas y las resoluciones por medio de las cuales se hace el cobro a las aseguradoras de estas pólizas

¹⁰ 27538, 26893, 25894, 27963, 38650, 27599, 33946, 29329, 28892, 28893, 30812, 39336, 39332, 39552, 29031, 39627, 39626, 39901

¹¹ Oficio Rad. 20144020141101 de 07.05-2014



están en proceso de notificación de las resoluciones de cobro para siete (7) de las cauciones, mientras que las ocho (8) restantes se encuentran aún en proceso de verificación.

Es importante señalar igualmente que se presenta inconsistencia entre la información que reporta el Ministerio en su respuesta con lo que se encuentra en el RUNT respecto de las pólizas Nos. 29881 y 29882, dado que en el RUNT se registra que fueron aprobadas con los consecutivos 26893 y 26894 y asociadas al ingreso de los vehículos de placas SSY453 y SSY454 respectivamente, mientras que el Ministerio informa que estas pólizas fueron devueltas a las Aseguradoras por no haberse utilizado¹². Las anteriores inconsistencias han generado demoras en el posible cobro de las pólizas a favor del Ministerio de Transporte por \$ 835 millones.

Expedición de Planillas de Viaje ocasional, Expedición de Tarjetas de Operación y Habilitación de Empresas de Transporte de Carga

Hallazgo No.4. Falta de oportunidad y eficiencia en la habilitación de empresas de transporte de carga (Administrativo).

El Decreto 173 de 2001 establece los requisitos para la habilitación de empresas de transporte de carga, así como los términos para atender de fondo la solicitud que realizan los particulares interesados en realizar dicho trámite.

Se observa que para el desarrollo de este trámite, el 36.4% de las solicitudes se hacen efectivas con posterioridad a los 90 días, término establecido en el decreto 173 de 2001, a causa de requerimientos adicionales de información que realiza el Ministerio de Transporte. Al respecto se tiene que la mayor parte del tiempo empleado (70%) para el desarrollo de ese trámite corresponde a revisiones a cargo del Ministerio, tanto previas como posteriores a los requerimientos de información adicional por parte del Ministerio.

En lo que respecta a los requerimientos de documentación adicional por parte del Ministerio, se tiene que los mismos no están contemplados dentro de los parámetros del Decreto 173 de 2001, por lo cual se puede evidenciar que los retrasos en el proceso son presuntamente ocasionados por este tipo de solicitudes, las cuales no están reguladas expresamente por parte del Ministerio y por consiguiente generan reproceso tanto por parte del solicitante de la

¹² Oficio MT 20124020491291 y 20124020491201



habilitación como por parte del ente encargado de la revisión y aprobación correspondiente. Así las cosas, en aras de hacer más eficiente la conclusión de este trámite tanto para el solicitante como para la entidad, corresponde al Ministerio considerar la pertinencia de generar nueva reglamentación en la que se consigne la totalidad de requisitos para tramitar la autorización correspondiente.

Hallazgo No.5. Hoja de ruta (Administrativo).

Se observa en todos los trámites objeto de evaluación en esta auditoría (Expedición de planillas de viaje ocasional, expedición de tarjetas de operación y habilitación de empresas de transporte de carga), que la Hoja de Ruta, lista de chequeo avalada por el Sistema de Gestión de Calidad del Ministerio para llevar en físico la trazabilidad al proceso, no se está llenando completamente, lo cual evidencia potenciales riesgos en el control documental del proceso. Lo anterior, a causa de la omisión en el uso de los mecanismos de control establecidos.

3.1.1.2 Macroproceso Formulación de Políticas, Regulación y Control

Sistemas Integrados de Transporte Masivo

Persisten las debilidades de los Entes Territoriales y del mismo Ministerio de Transporte involucrados tanto en el proceso de operación de los SITM como en la implementación de los SETP. Para el primer caso aún no se cuenta una eficiente evaluación de los indicadores de desempeño de cada uno de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y para el segundo es recurrente la falta de compromiso de los entes territoriales para la agilización en la adecuación de las redes de servicios públicos implementación de las normas ambientales, reducción de la sobre oferta, reestructuración del servicio y disminución de la informalidad.

Hallazgo No. 6 Situación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Administrativo)

A diciembre 31 de 2013, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, presentan inconvenientes tanto en la construcción de diferentes componentes de infraestructura, como en la operación y prestación del servicio que han afectado su implementación integral. A manera de ejemplo se pueden citar los siguientes casos:

Transmilenio S.A. Pérdida de vigencia de recursos presupuestados para la extensión del sistema Transmilenio al aeropuerto El Dorado, debido a que los estudios y diseños no contaban con la aprobación de las empresas de servicios públicos de Bogotá.



Transmilenio a Soacha. Hacen falta por contratar los 2,3 km restantes de corredor troncal que conforman la extensión de Transmilenio en Soacha, que van desde el Sector San Mateo hasta el Sector 3M.

Metrocali S.A. MIO Cali. Se presentan atrasos en la aplicación al estudio de reestructuración de rutas del SITM MIO e inicio del proceso de reestructuración de rutas del transporte colectivo, además existe incumplimiento de los operadores frente al proceso de reducción de la oferta y no se cuenta con la flota disponible requerida.

Metrolínea S.A. Sin disponibilidad de recursos para cancelar al Contratista lo ejecutado y concluir la totalidad de las obras del Portal Floridablanca 'Papi quiero piña' (PQP), como consecuencia de la terminación anticipada del Contrato de Concesión con el Consorcio Estaciones Metrolínea Ltda., del 18 de noviembre de 2008.

Transmetro S.A.S. Para la terminación de las obras faltantes del Patio de Barranquillita, se suscribió un Otrosí. La segunda fase iniciada el primero de septiembre de 2013 contempla la construcción de los edificios administrativos.

Metroplus S.A. Se adelantan las obras de la estación de integración de Industriales que permitan aumentar la demanda del sistema y mejorar las condiciones de la prestación del servicio, además se gestiona para implementar el Centro Logístico de Transporte complementario al de Universidad de Medellín.

Megabus S.A. Sin materializar el decreto de reestructuración de rutas en el Municipio de Dosquebradas, lo que entre otros factores tales como el crecimiento de los modos alternos de transporte, parque automotor y competencia desleal de las rutas, impide tener las condiciones requeridas para la adecuada implementación del SITM.

Transcaribe S.A. Se Terminó y liquidó el Contrato Tramo 5A Bazurto - Pie de la Popa y faltan de recursos para adelantar la construcción de la totalidad de las obras faltantes.

Lo anterior muestra deficiencias de gestión en la implementación de las políticas y estructuración de los proyectos por parte de las instituciones del orden nacional y local; así como de cada uno de los entes gestores encargados de su ejecución y puesta en operación.



3.1.2. Resultados

3.1.2.1. Macroproceso Otorgamiento de Autorizaciones.

Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional

Hallazgo No 7 deficiencias en control de pólizas y resoluciones vehículos de carga (Administrativo).

En los Numerales 12 y 18 del Artículo 2 de la Resolución 258 de 2010, se establecen las funciones asignadas al Grupo de Reposición Integral de Vehículos, entre las cuales se encuentran las de proyectar el acto administrativo motivado que declare la ocurrencia del siniestro o la exigibilidad de la garantía y llevar el debido control sistematizado sobre la información relacionada con el tema, para garantizar a oportunidad y eficaz información al ciudadano.

Verificados algunos registros que lleva el Grupo de Reposición Integral de Vehículos, como control a las pólizas constituidas y las resoluciones expedidas para el cobro de las cauciones, de las vigencias 2011 y 2012, se observa que algunos de los datos que reporta no coinciden con los documentos físicos:

- No se encuentra relacionada toda la información de las resoluciones proferidas para el cobro de las cauciones en los casos que no se realizó el proceso de desintegración. Cruzado el listado suministrado a esta comisión por este grupo, con lo reportado y cobrado por el Grupo de ingresos y Cartera, se determinó la falta de información en más de 150 resoluciones.
- En algunos registros se asocian pólizas pertenecientes a otras aseguradoras, reportan el mismo número de resolución asociado a dos compañías de seguros, diferencias en razón social de las aseguradoras, o en nombres de los tomadores de las pólizas y números de resoluciones.

Lo que ha generado revocatorias de resoluciones por equivocación en nombres de las aseguradoras, números de pólizas, cantidad de pólizas a cobrar y cobros dobles a las aseguradoras.

3.1.2.2 Macroproceso Formulación de Políticas, Regulación y Control.

Políticas en Transporte y Tránsito



Hallazgo No. 8 Cumplimiento Plan de Gestión 2013 en la Dirección de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor - DTTTA (Administrativo)

El Artículo 6, numeral 6.2 del Decreto 087 de 2011, registra como función de la entidad la de definir y establecer políticas en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos.

El Artículo 14, numeral 14.3 del Decreto 087 de 2011, establece que la DTTTA debe planear, dirigir, coordinar y evaluar, en coordinación con el despacho de Viceministerio de Transporte, la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

De los 44 productos que planeó la Dirección de Transporte y Tránsito, reflejados en el Plan de gestión vigencia 2013, se determinó que:

- 17 de los productos registrados en el Plan de Gestión 2013, son retomados de la vigencia 2012, por no alcanzarse el cumplimiento de las metas.
- Para veintidós (22) de ellos, no logró cumplir la meta establecida del 100%, es decir que el cumplimiento al Plan de Gestión de la Dirección, fue de aproximadamente en el 52%.
- A pesar de reportar, a 31 de diciembre de 2013, cumplimiento de las metas del 100% en (6) Seis de los productos¹³, se observó que no se logró cumplir con lo previsto en el Plan de gestión, dado que para algunos de ellos, el indicador era la expedición de actos administrativos, documentos o reglamentos; y al término del periodo, solo se quedó en elaboración de informes, documentos pendientes de revisión y emisión del acto administrativo, documentos en ajustes finales o en revisión. Es de anotar, que algunos de estos fueron replanteados en el Plan de gestión 2014.

Lo anterior genera demoras e incumplimiento en algunos de los objetivos trazados en el Ministerio de Transporte y en el Plan Nacional de Desarrollo, aplazando los beneficios esperados para el país a partir de la gestión de esta importante dependencia de la Entidad.

Sistemas Integrados de Transporte Masivo

¹³ Productos en el Plan de gestión numerados: 1.4, 1.6, 1.18, 1.20, 1.22 y 1.27.



Hallazgo No. 9 Seguimiento Evaluación del Transporte Urbano (Administrativo)

La información que contiene la actual plataforma presenta deficiencias, por cuanto no reporta información sobre la totalidad de los entes involucrados, hecho que resta efectividad a la evaluación del desempeño de cada uno de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en operación, a través de los indicadores definidos. Sobre el particular, la Entidad informa que se encuentra presupuestada la contratación del Diagnóstico de la Plataforma del Sistema de Seguimiento Evaluación del Transporte Urbano Sisetu, y de acuerdo con la programación suministrada por la Coordinadora de la UMUS, se prevé la suscripción del contrato para el próximo 31 de agosto de 2014.

Hallazgo No. 10 Estructura de Control UMUS (Administrativo)

La propuesta recibida de la Oficina encargada de la Gestión de Calidad del Ministerio de Transporte y que hace referencia a la inclusión de nuevos riesgos de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible en el Mapa de Riesgos, a mayo de 2014 se encuentra en proceso de complementación por parte de la UMUS, por lo tanto, El Ministerio de Transporte aún no ha incluido en el Sistema de Gestión de Calidad, los procedimientos particulares que corresponden a las funciones que mediante Resolución 0269 del 7 de febrero de 2012 fueron asignadas a esta Unidad. Situación que resta efectividad al seguimiento y evaluación de todos los controles aplicados para mitigar los riesgos en el manejo del proceso misional y de apoyo que corresponde a la UMUS.

Políticas en Infraestructura

Hallazgo No.11 Contratación Estudios y Diseños programa “Plan Vial Regional” (Administrativo).

Como política, el Plan Vial Regional contempla, dentro de sus objetivos, los siguientes puntos que se encuentran establecidos en el documento Conpes 3480:

“a. Objetivo

El programa “Plan Vial Regional - PVR”, a partir de lineamientos técnicos, económicos y administrativos, busca que las entidades territoriales, acorde con los requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad económica, puedan desarrollar metodologías apropiadas de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, para de esta forma implementar en la red vial a su cargo, proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.



En este sentido, el PVR permitirá el desarrollo y cumplimiento de metas como:[...]

(v) fortalecer las capacidades técnicas y de regulación del Ministerio de Transporte, para poder brindar acompañamiento a las Entidades Territoriales en la implementación y desarrollo de la gestión vial sobre la red a su cargo; (vi) fortalecer las capacidades de gestión vial de los gobiernos departamentales[...]

El PVR no busca eliminar las funciones y atribuciones de los departamentos sobre la red vial a su cargo; por el contrario, apoyará su desarrollo tomando como punto de partida las capacidades locales existentes y la explotación de sus potencialidades.[...]"

De la misma manera, dentro de la estructuración del programa, se contemplan actividades a cargo tanto del Ministerio como de los Entes Territoriales en la fase de implementación del programa:

- Ministerio de Transporte: "Adelantar los trámites necesarios para la cofinanciación de los estudios y diseños de los proyectos priorizados por las ET, que soliciten recursos de crédito externo."¹⁴
- Entidades Territoriales: "A partir de los parámetros técnicos definidos por el MT, elaborar estudios y diseños que, ajustados a las condiciones particulares de cada departamento o región, permitan garantizar el cumplimiento de estándares técnicos."¹⁵

El contrato de empréstito suscrito entre el BID y el Gobierno de Colombia, aborda la manera en la cual se deben contratar los Estudios y Diseños en su Anexo Único, tal y como rezan los siguientes apartes:

"Componente 4 Diseños viales

2.10 El objetivo de este componente es que los Departamentos cuenten con diseños de ingeniería final y estudios económicos, financieros, ambientales y socioculturales para las principales vías a ser intervenidas, aplicando los estándares establecidos por el Organismo Ejecutor. Con los recursos de este componente se podrá financiar o cofinanciar diseños de ingeniería finales de vías y puentes de la red departamental de conformidad con los criterios establecidos en el Manual de Operaciones del Grupo de Trabajo, previamente acordado con el Banco.

[...]

¹⁴ Textos tomados del documento CONPES 3480, pág. 12 – 13

¹⁵ Textos tomados del documento CONPES 3480, pág. 12 – 13



4.02 El componente 4 del Programa correspondiente a los diseños y estudios de ingeniería, factibilidad económica, ambiental, financiero y social, supone la intervención de los GD beneficiarios tanto en la gestión (contratación, supervisión) como en la cofinanciación de los estudios. El Organismo Ejecutor actuará mediante convenios de cofinanciamiento, a que se refiere la Cláusula 4.04 de las Estipulaciones Especiales del presente Contrato, en los cuales se establecerán la distribución de responsabilidades entre las partes, así como la metodología para la transferencia de los recursos, su adecuado manejo por parte de los GD para el aporte de la contrapartida departamental y para la rendición y auditoría financiera de los mismos. En adición a las disposiciones a que se refiere el presente Contrato, el convenio de cofinanciamiento deberá establecer, entre otros aspectos, los siguientes: (i) la identificación de la vía y los términos de referencia a aplicar en su diseño; (ii) el costo de los estudios y montos que el Organismo Ejecutor y el GD aportarán; y (iii) la metodología de transferencia de recursos y rendición de cuentas. El Organismo Ejecutor transferirá recursos contra obligaciones ya adquiridas por parte del GD y una vez que éste haya apropiado recursos presupuestarios a la actividad y está en condiciones de realizar, de manera simultánea, el pago de la contrapartida comprometida. La transferencia de los recursos será con carácter no reembolsable.
(Subrayado fuera de texto)

Sin embargo, se ha observado que el Ministerio asume la contratación de algunos Estudios y Diseños en vías priorizadas del Plan Vial Regional, cuando de acuerdo a la política establecida, la responsabilidad recae directamente sobre los Departamentos, siendo la función del Ministerio la de cofinanciar los proyectos, ayudar a los Departamentos con la transferencia de recursos y apoyar a los Departamentos en sus actividades de Gestión Vial a través de la asistencia técnica y los convenios de financiación o cofinanciación. Si bien estas contrataciones están soportadas en el Manual de Operaciones del Crédito, donde se estableció que la contratación de los estudios y diseños los realizaría el ente ejecutor (Ministerio de Transporte); se tiene que esta situación está desvirtuando parcialmente lo establecido en la política, al tiempo que se encuentra asumiendo riesgos por actividades que no son de su competencia¹⁶.

¹⁶ El Art. 1 del decreto 087 de 2011 fija como objetivo principal: "El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo."



Adicionalmente, para los Estudios y Documentos Previos de Conveniencia y Oportunidad, se utiliza dentro de la forma para los mismos en la contratación de Estudios y Diseños, el siguiente párrafo en el punto correspondiente a “Antecedentes”, que reza lo siguiente:

“En ese orden de ideas, teniendo en cuenta que las condiciones para la red secundaria difieren de la red principal, el Ministerio de Transporte a través del Grupo de Trabajo Plan Vial Regional de la Dirección de Infraestructura, requiere contar con un marco técnico y normativo adaptado a la red secundaria para facilitar a las Entidades Territoriales el fortalecimiento de su red vial, para lograrlo es necesario contratar una firma consultora que adelante la “ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LAS VÍAS PRIORIZADAS EN EL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL [...]”” (Negrita y subrayado fuera del texto).

Cuando se habla de Marco Normativo, se habla del componente 1 del Programa Plan Vial Regional, que se define de la siguiente manera:

“Componente 1 Marco técnico y normativo

2.07 *El objetivo de este componente es contar con un marco normativo y técnico de inversión y gestión en la red vial departamental, flexible y adaptado a las condiciones y naturaleza de la demanda, y sistemas de planificación y programación viales. Para ello, se incluye el desarrollo de: (i) normas para el diseño de la red vial secundaria; (ii) manuales y procedimientos para el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías secundarias, los que incluirán la posibilidad de aplicación de tecnologías novedosas producto de los resultados de las actividades de investigación; (iii) especificaciones técnicas, ambientales y sociales generales y términos de referencia estándar para la contratación de diseños, obras y su supervisión; (iv) sistemas departamentales de planificación y programación viales, desarrollo de inventarios e identificación de tecnologías aplicables; (v) sistemas sostenibles de mantenimiento, basados en la tercerización de la actividad y desarrollo de alternativas de contratación; y (vi) manuales de formación y capacitación de microempresas orientadas hacia actividades de mejoramiento y mantenimiento vial.”* (Negrita y subrayado fuera del texto).

Lo anterior se refiere a que en el componente 1 se busca la generación de documentos como manuales técnicos, normatividad, procedimientos y especificaciones estándar para desarrollar correctamente la construcción, mantenimiento y rehabilitación vial, así como el desarrollo y fomento de buenas



prácticas e innovación en ingeniería. De igual manera, se busca generar producción técnica para la atención de otros aspectos como la construcción de presupuestos, la planificación vial y la estructuración correcta de proyectos viales de red secundaria que involucren los aspectos técnicos, administrativos, sociales y ambientales pertinentes. Como se puede evidenciar, el componente 1 no menciona Diseños de ingeniería específicos, porque los diseños pueden variar dependiendo del tipo de vía y las condiciones del sitio donde se van a ejecutar las obras, por lo que no se pueden considerar como parte de un marco normativo, que es generalizado y de aplicación estandarizada para cualquier tipo de obra. Los Estudios y diseños viales están enmarcados dentro del componente 4 del programa¹⁷.

Hallazgo No. 12 Seguimiento a metas de ejecución de los Planes Viales Departamentales (Administrativo).

De acuerdo con el Decreto 087 de 2011, una de las funciones del Ministerio de Transporte es *“Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.”* En ese orden de ideas, en la implementación de la política de Plan Vial Regional, se creó el Grupo de Trabajo de Plan Vial Regional, mediante la resolución 755 de 2007. Dentro de las funciones de este grupo, se contemplan las siguientes:

“3.11. Apoyar a los departamentos en el montaje de un sistema de seguimiento y evaluación de las actividades de gestión vial y de transporte a su cargo, y el sistema de información pertinente.

3.12. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la aplicación del Programa Plan Vial Regional.”

Los Departamentos que han creado su Plan Vial Departamental, generaron un Plan de inversiones en vías para los 10 años que contemplan el desarrollo de estos programas en cada Departamento. Sin embargo, al comparar las metas proyectadas con las metas de ejecución acumuladas al final de la vigencia 2013, se encuentra que no se han alcanzado de la forma esperada, tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

¹⁷ Ver texto citado del contrato de empréstito 1963/OC-CO, pág. 27.



Cuadro No. 1

DEPARTAMENTO	INVERSIÓN ESPERADA (millones de \$)	INVERSIÓN EJECUTADA (millones de \$)	% EJECUCIÓN REAL (BASADO EN TOPE DE INVERSIÓN ESPERADA)	DIF. EJEC. (%)
ARAUCA	\$ 176,200.00	\$ 234,615.00	133.15%	33.15%
ATLÁNTICO	\$ 221,577.00	\$ 94,654.99	42.72%	-57.28%
BOLÍVAR	\$ 31,001.00	\$ 30,804.00	99.36%	-0.64%
BOYACÁ	\$ 831,131.03	\$ 144,119.81	17.34%	-82.66%
CALDAS	\$ 781,061.00	\$ 226,187.00	28.96%	-71.04%
CAQUETÁ*	\$ 2,391.74	\$ 2,220.02	92.82%	-7.18%
CASANARE	\$ 139,939.00	\$ 125,606.55	89.76%	-10.24%
CAUCA	\$ 42,705.92	\$ 40,529.02	94.90%	-5.10%
CESAR	\$ 278,905.04	\$ 72,130.47	25.86%	-74.14%
CÓRDOBA	\$ 12,621.00	\$ 30,746.69	243.62%	143.62%
CUNDINAMARCA	\$ 480,713.00	\$ 447,322.68	93.05%	-6.95%
GUAINÍA**	\$ 113,124.58	\$ 3,677.80	3.25%	-96.75%
HUILA	\$ 198,328.90	\$ 69,636.88	35.11%	-64.89%
LA GUAJIRA	\$ 38,750.00	\$ 1,537.65	3.97%	-96.03%
META	\$ 210,346.67	\$ 150,690.00	71.64%	-28.36%
NARIÑO	\$ 118,547.88	\$ 21,296.19	17.96%	-82.04%
PUTUMAYO	\$ 32,673.00	\$ 7,227.32	22.12%	-77.88%
QUINDÍO	\$ 73,827.00	\$ 7,917.65	10.72%	-89.28%
RISARALDA	\$ 89,493.00	\$ 32,631.85	36.46%	-63.54%
SANTANDER	\$ 374,269.00	\$ 389,797.63	104.15%	4.15%
SUCRE	\$ 183,740.00	\$ 14,105.54	7.68%	-92.32%
TOLIMA	\$ 171,819.78	\$ 148,460.53	86.40%	-13.60%
VALLE DEL CAUCA	\$ 653,832.40	\$ 91,812.09	14.04%	-85.96%

* Caquetá inició el PVD en 2013

** Guainía inició PVD en 2012

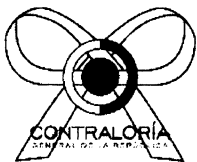
Fuente: Inversión esperada: Planes Viales Departamentales que a la fecha están disponibles en la página web de PVR. Inversión Ejecutada: matriz de ejecución realizada por el grupo de Plan Vial Regional.



Se observa que de lo inicialmente proyectado, los departamentos no han efectuado la ejecución de una acorde a los flujos de inversión propuestos en sus Planes Viales Departamentales, y que el Ministerio de Transporte, como ente rector que patrocinó esta política, no ha efectuado un seguimiento adecuado para los objetivos de la política se cumplan de manera adecuada, para este punto en particular, ya que solo se ha limitado a llevar una matriz de ejecución de obras, sin ejecutar análisis para evaluar la efectividad de la política a nivel de ejecución y tomar las medidas pertinentes sobre el particular.

La política que sustenta el programa “Plan Vial Regional”, desarrollada en el documento CONPES 3480, contempla los principios sobre los cuales se basa este programa.¹⁸ Esta política busca que los departamentos se fortalezcan institucionalmente y cuenten con las herramientas de planeación e institucionalidad para lograr la ejecución de las metas trazadas en el desarrollo de su Gestión Vial. El Estado, a través del Ministerio de Transporte, actúa como promotor de la política generando herramientas a los departamentos para el correcto desarrollo de su gestión vial, lo que implica necesariamente el seguimiento a las metas trazadas por los mismos dentro de sus Planes Viales Departamentales, su evaluación y las acciones respectivas en caso de que las metas trazadas no se cumplan, lo cual no se evidencia, de acuerdo al cuadro de ejecución de metas anteriormente expuesto. Adicionalmente, aunque se contempla como beneficio técnico el *“Disponer de un Plan Vial que involucre proyectos de corto, mediano y largo plazo, establecidos a partir de criterios técnicos, financieros, económicos, sociales y de sostenibilidad, que abarque la totalidad de las actividades a su cargo, con énfasis en la protección del patrimonio vial”*, es necesario que para que este beneficio sea real y tangible, las metas propuestas en los planes viales a corto, mediano y largo plazo se cumplan, porque se pierde entonces el beneficio generado en la planeación, lo cual está ocurriendo actualmente y evidencia que la política no está teniendo los impactos planteados por el CONPES 3480, en lo que respecta a la ejecución de metas propuestas por los Gobiernos Departamentales en sus Planes Viales Departamentales, derivados del programa Plan Vial Regional.

¹⁸ CONPES 3480, pág. 6, 7, 8.



Hallazgo No. 13 Implementación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC) y del Sistema de Información Geográfica "Plan Vial Regional" (SIGPVR). (Administrativo con presunto alcance Disciplinario).

La Ley 1228 de 2008, en su Artículo 10°, contempló la creación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC) cuyo objetivo era unificar toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, los Departamentos, los Municipios y los Distritos Especiales, en un solo sistema que muestre todo el inventario vial nacional. Se estipuló que la administración de este sistema estuviera a cargo del Ministerio de Transporte.

Se estableció como plazo inicial para poner la conformación y puesta en marcha del SINC un periodo de dos años contados a partir de la vigencia de la ley, de acuerdo a lo estipulado en el Parágrafo 1 del Artículo 10°, lo cual indicaba que el SINC debía estar en operación a partir de mediados del 2010. Sin embargo, el Ministerio empezó a reglamentar las condiciones para la puesta en operación y funcionamiento del SINC a partir de la emisión de la resolución 1860 de 2013, por medio de la cual se estipuló la forma en que se debe reportar la información de inventarios viales al SINC, por cada una de las entidades que tenga red vial a su cargo. El art. 4 de dicha resolución expresa lo siguiente:

"Artículo 4°. El Sistema Integrado Nacional de Información de Carreteras (SINC), entrará en operación a los seis (6) meses contados a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, momento en el cual será de obligatoria consulta para los curadores urbanos, demás autoridades urbanísticas y de planeación y para las empresas prestadoras de servicios públicos, como requisitos previo a la concesión de permisos de construcción, reformas y mejoras o de dotación de servicios públicos domiciliarios, en cumplimiento a lo establecido en el parágrafo 4° del artículo 10 de la Ley 1228 de 2008." (Subrayado fuera de texto).

Aunque los entes encargados de la administración vial han cumplido en el envío de la información que estableció el Ministerio en el documento técnico de esta resolución, la consulta del SINC a través de la web no muestra la suficiente información que se considere de valor para que, como se cita en el artículo 4°, sea una herramienta en la toma de decisiones para la concesión de licencias y permisos por parte de las curadurías, debido a que, por la falta de funcionalidad de la aplicación, se hace difícil la consulta de información. Adicionalmente, se evidencia que luego de seis años de la emisión de la Ley 1228 de 2008, por la cual se creó el SINC, no ha entrado en operación bajo las condiciones esperadas, con cuatro años de retraso en la puesta en marcha de este sistema. A la fecha, la aplicación SINC no indica los parámetros básicos de identificación de una vía, y



sus barras de consulta no se despliegan fácilmente. Es claro que a la fecha esto debía estar subsanado en virtud de la resolución 1860 de 2013, pues el sistema debería estar en completa operación en Diciembre de 2013. Como anexo, se muestran pantallazos con el funcionamiento actual del SINC (Anexo No. 2).

De otra parte, el SIGPVR surgió como herramienta que refleja el resultado de la construcción de los inventarios viales departamentales realizados para la priorización de vías y la construcción de los planes Viales Departamentales. Sin embargo, aunque existe la herramienta que compila esta información y genera interacción entre el Ministerio de Transporte y los Gobiernos Departamentales, denominada SIGVIAL, dicha información no se refleja en el aplicativo de consulta al público, ya que no se encuentra actualizado en su totalidad, no hay información en tiempo real del estado de las redes correspondientes. Como anexo, se muestran pantallazos con el funcionamiento actual del SIGVIAL (Anexo No. 3).

3.1.2.3 Cumplimiento de Plan de Mejoramiento

De conformidad al seguimiento al plan de mejoramiento formulado por la entidad, se tiene que ante el vencimiento de plazos para el cumplimiento de acciones propuestas o la ejecución de acciones que a la postre no fueron efectivas, la entidad deberá proponer una nueva estrategia que dé solución definitiva a las deficiencias identificadas en su momento por la CGR.

Con base en los resultados de seguimiento realizado por el equipo auditor con corte a 31 de diciembre de 2013, se obtuvo como resultado un cumplimiento del 75,21% y un avance del 64%. (Ver Anexo No. 4).

En el anexo al informe se presenta cuales observaciones deben salir del plan de mejoramiento dado a que ya fueron cumplidas.

No obstante, la Entidad cumplió con las acciones propuestas en el Plan de Mejoramiento, para algunos hallazgos, éstas no fueron totalmente efectivas, por lo que en el Anexo No. 3 se enuncian para que se planteen nuevas acciones de mejora.

3.1.3. Legalidad

3.1.3.1 Macroproceso Defensa Judicial



Hallazgo No. 14 Deficiencia en el Modelo de Gestión de la Acción de Repetición (Administrativo)

En virtud de la Ley 872 de 2003, que crea el Sistema de Gestión de Calidad, la Resolución 3600 de 2006 mediante la cual el Ministerio lo adopta, y demás criterios normativos aplicables, se observa que frente a los procesos iniciados con fundamento el Artículo 90 Constitucional y Ley 678 de 2001 (Acción de Repetición), si bien la Entidad dispone de un modelo de gestión general para la Defensa Judicial, el mismo no cubre todas las actuaciones previstas para este tipo de acción y por lo tanto no es el más apropiado para controlar su efectividad.

Como consecuencia de lo anterior, es susceptible de presentarse falencias en la actividad que ejerce el Ministerio, al no contar con mecanismos definidos necesarios tanto a nivel central como en las territoriales que permitan realizar un seguimiento y control a la gestión de la defensa judicial, como a la actividad ejercida por los funcionarios y abogados externos en cuanto a esta acción se refiere, desde el estudio de su procedencia hasta su terminación en vía judicial.

Hallazgo No.15 Inconsistencias en la Base de Datos, Litigob y SIRECI (Administrativo)

Con observancia a lo dispuesto en el Decreto 1795 de 2007 Artículo 3º y teniendo en cuenta la función y finalidad del sistema único de información de la actividad litigiosa y de la gestión jurídica del Estado, como también las políticas dispuestas por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, encontramos las siguientes inconsistencias:

- En relación con el listado de las Acciones de Repetición que se encuentran en proceso, es decir, que no exista pronunciamiento que ponga fin de una u otra manera, se incluyó el Proceso No. 2007-00052. Revisado Litigob, cuyo ID interno es No. 227422 (2007-00052 AR), se observa que su estado actual es activo¹⁹; no obstante, revisado en la Consulta de Procesos de la Rama Judicial se confirma que el proceso en mención se encuentra terminado. El Ministerio mediante comunicación radicada con el No. 20141500156541 informa la necesidad de contar con la constancia de ejecutoria para archivar el proceso en Litigob, argumento que resulta válido para ese efecto. No obstante, al estar incluido en la base de datos²⁰ del grupo correspondiente, es evidente la falta de consistencia de la información relativa al número total de acciones en curso, frente a la reportada en otros sistemas de información citados.

¹⁹ Impresión Litigob generada el 7 de mayo de 2014

²⁰ Respuesta al oficio No. 006 – archivo de Excel "ACCIONES DE REPETICION_1"



- En cuanto al proceso identificado con el ID interno No. 194998 (2002-02759 AR) se observa que la última actuación registrada en el sistema único de información es de fecha 2006-05-19²¹.
- Del proceso con ID interno No. 338712 (2012-00191 AR) se tiene que el mismo se inició en los Juzgados Administrativos de Bogotá y por razón de competencia fue remitido al Consejo de Estado Sección Tercera, sin embargo, el número registrado en Litigob 11001333603320120019100, corresponde a la radicación de los Juzgados, debiendo asumir en el Consejo de Estado una radicación distinta²².

En el caso en particular es susceptible de presentarse duplicidad de procesos siendo los mismos hechos y pretensiones con radicaciones distintas. Al respecto, se estableció que el número asignado en Litigob no es el mismo número de identificación del proceso en el Consejo de Estado, instancia donde cursa.

- En el momento en el que se Accedió a Litigob, con la colaboración del Coordinador del Grupo de Defensa Judicial no fue posible la acceder al registro de los siguientes procesos: 2005-00880, 2004-02149, 2007-00351.
- Observando lo relacionado con el proceso No. 2007-00284 se evidencia que se declaró terminado el proceso de manera anormal por desistimiento, por el no pago de gastos procesales, sin embargo, se desconocen las razones y medidas administrativas y disciplinarias adoptadas por el Ministerio²³.
- Por otro lado, de la información suministrada, en cuanto a los procesos en curso contra el Ministerio sin fallo a 2013²⁴, se observa que no registra la realidad de los procesos enunciados²⁵. Es de anotar que en la Base de Datos los cuentan como procesos activos, no obstante son procesos que ya se encuentran terminados.

Así las cosas, resulta posible para esta Auditoria evidenciar presuntas fallas al momento de alimentar Litigob y la base de datos interna, frente a lo cual generan incertidumbre en lo que tiene que ver con el estado actual de los procesos, las actuaciones adelantas por los abogados (sean funcionarios o personal externo), inconsistencias en los informes y datos estadísticos en cuanto a la información

²¹ Impresión Litigob generada el 7 de mayo de 2014. En relación con esta observación la Entidad no se pronunció.

²² Consulta de Procesos Rama Judicial Proceso No. 11001032600020130013400.

²³ En Respuesta al oficio de Observaciones El Ministerio manifiesta: "revisada la carpeta contentiva del expediente, no se encuentra actuación que soporte el desistimiento efectuado, razón por la cual la Oficina Jurídica remitió al Grupo de Control Disciplinario Interno, el expediente para su correspondiente investigación."

²⁴ Cuadro de Excel en respuesta al punto 4 del Oficio No. 014 de 2014.

²⁵ Informe PROCESOS PARA CONTRALORIA SIN FALLO PROCESOS EN CURSO DIC. 2013 PUNTO 4 Numerales: 469, 766, 593, 722



Transparencia
y Rendición de Cuentas
por sus derechos
humanos

litigiosa del Estado se refiere, con lo cual se puede llegar a afectar la gestión de defensa judicial de la entidad.

Por otra parte, al consultar el Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes – SIRECI, se encontró:

- En la casilla del reporte de fallos en contra de la entidad no ingresan los datos correspondientes al valor de los fallos o sentencias, lo que no permite llevar un control.

Hallazgo No. 16 Fallas en la Comunicación y Ausencias de Procedimiento (Administrativo)

La Resolución 008188 del 3 de septiembre de 2012 delegó en el Subdirector de Talento Humano y en el Subdirector Administrativo y Financiero la ordenación del gasto y el pago de todas las obligaciones sin límite de cuantía a cargo de la entidad, originadas en procesos judiciales, pago de condenas, provenientes de sentencias, conciliaciones, laudos arbitrales o cualquier otro mecanismo; así mismo la facultad de determinar la procedencia de acciones contra terceros como consecuencia de su conducta dolosa o gravemente culposa y que haya dado reconocimiento indemnizatorio por parte del Estado se encuentra otorgada al Comité de Conciliación y Defensa Judicial.

De tal forma, no se refleja una comunicación periódica entre la Oficina Asesora Jurídica y las dos Subdirecciones mencionadas, que permita realizar un cruce entre los pagos efectivamente realizados por estas dependencias a fin de realizar el correspondiente análisis con observancia de los términos, para determinar si obedecen a la conducta descrita en el párrafo anterior, es decir, no cuentan con un procedimiento claro y documentado donde una vez realizado el pago o el último pago si es el caso se informe a la oficina correspondiente, con el fin de iniciar las acciones pertinentes, la acción civil o disciplinaria y evitar un detrimento de carácter pecuniario mayor.

Hallazgo No. 17 Seguimiento y control de las Acciones de Repetición asumidas e iniciadas por el Ministerio (Administrativo)

En atención a la obligación de carácter constitucional contenida en el Artículo 90 de la Carta Política, en concordancia con el Artículo 4 de la ley 678 de 2001 que le asiste al Ministerio y atendiendo a la finalidad misma de Acción de Repetición, resulta necesario iniciar las acciones correspondientes, como también su debido seguimiento y control a efectos de una defensa judicial eficaz y oportuna. Así



mismo, el Decreto 4085 del 1º de noviembre de 2011 en su artículo 3º define la defensa jurídica de la Nación.

Verificada la información suministrada en relación con las Acciones de Repetición que son adelantadas por el Ministerio de Transporte, se observa que en las carpetas correspondientes, no obran la totalidad de piezas procesales²⁶, ni las actuaciones efectuadas por el Ministerio y sus apoderados, lo que dificulta realizar un seguimiento a cada proceso a efectos de ejercer un control y verificar las posibles acciones a tomar de forma adecuada y oportuna, en aras de garantizar los intereses de la entidad; así mismo, no ha sido posible por parte de esta Auditoría establecer el estado actual en el que se encuentran. Tal es el caso de los Procesos Nos. 2007-00351 (4544), 2012-00191 (6251), 2002-02759 (4043), 2005-005580 (2295). Lo anterior no permite verificar la diligencia y eficacia de las acciones del Ministerio.

En cuanto al proceso No. 2005-0080 (2295), no obstante haber sido iniciado en vigencias anteriores, se tiene que dicha acción se incoó por fuera del término establecido.

Hallazgo No. 18 Base de datos Cobro Coactivo (Administrativo)

En lo que respecta a la base de datos²⁷, se tiene que de la información suministrada inicialmente se observa en relación con el Proceso No. 26 de 2013 en la casilla obligación que asciende a \$21.636.720; no obstante, verificado el expediente, se confirma el valor de obligación por un valor de \$14.424.480²⁸, obedeciendo a una falta de comunicación entre las dependencias e induciendo en error al momento de totalizar la cartera por recaudar a favor del ministerio. Por otra parte de los 454 procesos vigentes a diciembre de 2013, se observa que 24 procesos iniciados entre el año 2000 y 2010²⁹, cuentan con la providencia que ordena librar mandamiento de pago; no obstante, a la fecha no registran orden de continuar con la ejecución y medida cautelar decretada. A manera de ejemplo, se observa que el proceso No. 11 de 2010 no registra mandamiento de pago y actuaciones posteriores.

²⁶ Proceso Nos. 25000232500020070005201 (4539), 11001333603320120019100 (6251), 11001333103820070035100 (4544)

²⁷ Suministrada mediante radicado MT No. 20141310061811 del 03-03-2014

²⁸ Proceso No. 26/2013 Mandamiento de Pago

²⁹ Año 2000 Procesos Nos. 33-35, año 2002 Procesos Nos. 212-213-214-575, año 2003 Procesos No. 2-32-74-147-236-237-253, año 2004 Procesos No. 1-42-130-131-19-222-228, año 2006 Proceso No. 20, año 2007 Procesos No. 2-8, año 2010 Procesos 11-5.



3.1.3.2 Macroproceso Gestión de Adquisición de bienes y servicios - Contratación.

Hallazgo No. 19 Recibo definitivo de contratos de consultoría para realización de Estudios y Diseños del programa “Plan Vial Regional” (Administrativo).

Dentro de las cláusulas establecidas en el formato creado para las minutas de contratos de consultoría para Estudios y Diseños del programa “Plan Vial Regional”, celebrados en cumplimiento de las normas de adquisición del BID, se contempla lo siguiente:

“6.4(a) A. Calendario de Pagos

[...] Cuarto pago: [...] se pagará contra presentación del Acta de recibo parcial suscrita entre el Consultor y el Interventor y de la fotocopia del Acta de Recibo Definitivo del contrato. El Consultor deberá presentar los requerimientos del presente pago dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación del contrato.” (Subrayado fuera de texto)

Luego de revisar contratos de consultoría de Estudios y Diseños para vías priorizadas dentro del programa denominado “Plan Vial Regional”, suscritos en las vigencias 2012 y 2013, se encontró lo siguiente en cuanto a fechas de terminación y de recibo definitivo:

CONTRATO	AÑO	VALOR	FECHA FIRMA	FECHA INICIO	FECHA ESPERADA DE TERMINACIÓN	PRÓRROGA	FECHA FIRMA DE PRÓRROGA	FECHA ESPERADA DE TERMINACIÓN CON PRÓRROGA	FECHA REAL DE TERMINACIÓN	FECHA ESPERADA DE ACTA DE RECIBO DEFINITIVO	FECHA REAL ACTA DE RECIBO DEFINITIVO
326	2012	\$ 328,616,700.00	21/12/2012	11/01/2013	26/05/2013	SI	24/05/2013	26/06/2013	25/06/2013	09/08/2013	01/11/2013
343	2012	\$ 597,659,648.00	27/12/2012	11/01/2013	10/05/2013	SI	10/05/2013	10/06/2013	10/06/2013	10/07/2013	01/11/2013
327	2012	\$ 451,477,420.00	21/12/2012	11/01/2013	10/05/2013	NO			10/05/2013	09/06/2013	01/10/2013
219	2013	\$ 72,288,648.00	28/08/2013	30/08/2013	29/12/2013	NO			17/12/2013	16/01/2014	27/12/2013
331	2012	\$ 423,606,735.00	21/12/2012	11/01/2013	10/05/2013	NO			10/05/2013	09/06/2013	01/10/2013
207	2013	\$ 383,680,440.00	08/08/2013	22/08/2013	21/12/2013	NO			18/12/2013	27/12/2013	27/12/2013
341	2012	\$ 330,069,285.00	27/12/2012	11/01/2013	10/05/2013	NO			10/05/2013	09/06/2013	05/11/2013

Los contratos de la vigencia 2012 ejecutados en 2013 no cumplen con esta estipulación, sino que la entrega definitiva del contrato tuvo lugar cuatro o cinco meses después, lo cual constituye una presunta falla administrativa por cuanto no hay establecido en el expediente de estos contratos, documentos en los cuales se autorice la prórroga del recibo definitivo de estos contratos, y tampoco existe una ampliación o modificación de fechas en las pólizas debido a estos retrasos; solamente se actualizaron pólizas una vez ocurrió el recibo definitivo en las fechas indicadas en el cuadro. De igual manera, esta demora ha afectado el proceso de liquidación definitivo de estos contratos, ya que a la fecha ninguno de los contratos



citados cuenta con acta de liquidación, aunque todos ya fueron ejecutados y tienen visto bueno de entrega a satisfacción al Ministerio.

Como causas principales de esta falla administrativa se pueden citar las siguientes:

- Deficiencias de supervisión y control por parte de la Interventoría y el Ministerio, con relación al cumplimiento de las estipulaciones establecidas en los contratos de consultoría por parte de los contratistas, en lo concerniente al tema de recibo definitivo del contrato.
- Falta de estipulaciones en los contratos de consultoría con respecto a los términos y formalismos para la liquidación definitiva y cierre de los contratos. No hay documentación explícita que cubra el término en el cual la Interventoría se dedica a la revisión de Estudios y diseños, generando un vacío administrativo.

Los efectos que se generaron a causa de estas fallas son básicamente las demoras en las liquidaciones de los contratos, aunque no se afectaron los plazos ni los amparos establecidos en las garantías.

Convenio 054 de junio 3 de 2011

Hallazgo No. 20 Liquidación. (Administrativo con presunto alcance Disciplinario).

El Convenio 054 del 3 de junio de 2011, cuyo objeto consiste en la transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla para el Apoyo en el Mejoramiento de la Interconexión Vial Regional mediante la Construcción de la Segunda Calzada de la Avenida Circunvalar de Barranquilla – Atlántico; según acta 04, su recibo definitivo se realizó el 17 de enero de 2012 y fue liquidado el 2 de febrero de 2012 sin haberse terminado de construir las obras contempladas en el alcance del mismo objeto, es decir, para las cuales se transfirieron los recursos y que de acuerdo con la Cláusula Segunda consisten en:

- 1). Solución a desnivel en la intersección entre la interconexión vial regional en el empalme con el puente sobre el río Magdalena y el Corredor Portuario.
- 2). Mejoramiento Interconexión Vial Regional, Construcción de Segunda Calzada Avenida Circunvalar entre la Carrera 38 hasta la Carrera 46 tramo I, subsiguiente a lo construido en la vigencia de 2010; proyectos a desarrollar en la ciudad de Barranquilla – Atlántico.



Como resultado de la inspección realizada por la Contraloría General de la República en abril 24 de 2014, se estableció que las obras correspondientes a la Solución a Desnivel en la Intersección entre la Interconexión Vial Regional y empalme con el Puente sobre el río Magdalena, aún se encuentran sin terminar.

Sin embargo desde el 2 de febrero de 2012 fecha de liquidación del Convenio, y hasta la fecha, el Ministerio de Transporte viene realizando supervisión a las obras aún sin terminar, financiadas con recursos de un Convenio ya liquidado.

De acuerdo a lo descrito en los párrafos que anteceden, y teniendo en cuenta la finalidad de los convenios interadministrativos donde las dos partes son agentes públicos, existe la obligación por parte de la administración en cabeza de sus funcionarios de administrar, velar y realizar un control de los recursos propios del estado, para el caso en concreto se resalta la necesidad del seguimiento a los recursos trasferidos en virtud del Convenio No. 054 de 2011. No obstante lo anterior, no se trata de la simple transferencia; es necesario realizar un análisis del alcance del contrato mismo, (objeto y alcance del objeto) lo que permite concluir, que si bien se efectuó dentro del término previsto la entrega de los recursos, en virtud de la relación contractual existente y en concordancia con el numeral primero del Artículo 26 de la Ley 80 de 1993; le asiste al Ministerio la facultad y obligación de verificar la correcta destinación o ejecución de los recursos de carácter público.

Por otro lado, bajo el entendido que la liquidación de un contrato es la etapa posterior al vencimiento del plazo de ejecución contractual, con estricta observancia del objeto, su alcance y cumplimiento de todas las obligaciones del contratista, donde se posibilita a las partes para negociar diferencias presentadas, llegar acuerdos, ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar con el fin de finiquitar la relación existente y declararse a paz y salvo³⁰; la situación expuesta genera un vacío jurídico al momento del Ministerio ejercer algún tipo de control o supervisión a las obras que hacen parte del alcance establecido en el objeto del Convenio No.054 de 2011 que aún se encuentran en ejecución, máxime cuando dicho convenio fue liquidado hace más de dos años; así como también, muestra una presunta contravención a lo dispuesto por los principios de carácter constitucional y legal que rigen la Contratación Estatal tales como: Constitución Política Artículo 209, Ley 80 de 1993 Artículos 60, 51, 26 numeral 1º, Ley 1150 de 2007 Artículo 11 y demás normas concordantes.

³⁰ Jurisprudencia reiterada del Consejo de Estado en relación con el tema: Sentencia del 4 de diciembre 2006, exp. 15239 Sección Tercera, Sentencia del 9 de junio de 2010, exp. 18.971 Sección Tercera



Hallazgo No. 21 Campamentos y señalización obras (Administrativo).

En cuanto a la ejecución de las obras que hacen parte de la Solución a desnivel en la Intersección entre la interconexión Vial Regional y Empalme con el Puente sobre el Río Magdalena, como resultado de la inspección realizada por la CGR el pasado 24 de abril de 2014, no se observó ningún tipo de instalación ni campamento de la interventoría en el sitio de las obras; por otra parte, no se encontró ningún tipo de señalización al interior, situación que además de no garantizar un eficiente control y seguridad en su ejecución, refleja una presunta inobservancia respecto de la instalación de los dispositivos y señales informativas establecidas para tal fin por el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, pues de acuerdo con el citado Manual es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

Hallazgo No. 22 Gestión Social (Administrativo).

El pasado 24 de abril del presente año, representantes de la comunidad del área del proyecto donde se ejecutan las obras de Solución a desnivel en la Intersección entre la interconexión Vial Regional y Empalme con el Puente sobre el Río Magdalena, manifestaron a la CGR y al representante del Ministerio de Transporte, su inconformidad por el no dragado del caño aguas arriba del puente en construcción y amenazaron con obstaculizar la ejecución de las obras, ya que según la versión al llegar la época de lluvias se presentarían inundaciones que afectarían por lo menos a 5000 familias. De no adelantarse las acciones necesarias para mitigar lo anterior, además del problema social que puede llegar a interferir en la normal ejecución de las obras, se pone en riesgo la estabilidad de las mismas.

Hallazgo No. 23 Mantenimiento (Administrativo).

Durante la inspección a las obras realizada por la CGR el pasado 24 de abril del año en curso, se observó invasión de basuras en Box Culvert y alcantarilla de las obras correspondientes a la Construcción del Mejoramiento de la Interconexión Vial – Segunda Calzada Carrera 38 a Carrera 46, obstrucción que además de la proliferación de malos olores en la zona, afecta la normal circulación y drenaje de las aguas de escorrentía y pone en riesgo la estabilidad de las mismas ante un eventual represamiento e inundación.

Hallazgo No. 24 Interventoría (Administrativo).

Entre otros aspectos que han venido siendo reiterados por la interventoría en sus informes mensuales, que aún se encuentran pendientes de solucionar por parte del Contratista S.F. CONVIAS S.A.S, se encuentran:



- a). El manejo inadecuado de residuos sólidos ha sido un aspecto Ambiental reiterativo durante la ejecución de la obra, por lo que CONVIAS reforzó a través de capacitación a los brigadistas de aseo y al personal en general los conceptos y lineamientos contenidos en el plan de manejo ambiental del proyecto, los soportes de las capacitaciones fueron remitidas en los informes mensuales correspondientes.
- b). Al cierre de este período de seguimiento se encuentra pendiente el retiro de los residuos de lavado de Mixer y la rehabilitación del área utilizada.
- c). El almacén está construido en madera, este se encuentra en orden pero carece de señalización.
- d). Se cuenta con ruta de evacuación y puntos de encuentro demarcados en plano, pero falta la publicación del plano.
- e). Se cuenta con dos (2) baterías de baños portátiles diferenciados por sexos de acuerdo al número de personas. Se requieren 3 unidades adicionales. Se encuentra pendiente la certificación de disposición final de los residuos líquidos de los baños portátiles

El no acatamiento de los anteriores requerimientos en forma oportuna por parte del Contratista, además de un posible incumplimiento contractual, muestra un desmejoramiento en las condiciones de calidad con que deben ejecutarse las obras contratadas.

Convenio 085 de abril 19 de 2012

Su objeto consiste en la transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla para el Apoyo en el Mejoramiento de la Interconexión Vial Regional mediante la Construcción de la Segunda Calzada de la Avenida Circunvalar de Barranquilla – Atlántico.

Hallazgo No. 25 Avance Obras (Administrativo).

A marzo 17 de 2014 la obra presenta un avance acumulado físico del 49,64% contra un avance acumulado programado del 64,42%, que indica un atraso del 14,78%. El Constructor entre otros, no ha cumplido con la entrega de los estudios definitivos y ajustes en los diseños de estructura y geotecnia de los puentes a construir. Situación que afecta el normal desarrollo de las obras con un posible incumplimiento contractual.



Hallazgo No. 26 Gestión Social (Administrativo)

Como resultado de la inspección física realizada por la CGR el pasado 23 de abril del año en curso al sitio de las obras de Mejoramiento de la interconexión Vial Regional Segunda Calzada Avenida Circunvalar de Barranquilla - Construcción de 2,5 kilómetros de doble calzada en el sector de la Carrera 51 B y la Carrera 53 con Avenida Circunvalar construcción de tres puentes vehiculares, se observó que el canal natural de desagüe de las aguas que circulan por el Box Culvert No. 8, ubicado en la abscisa K2 + 740 presenta taponamiento total, situación que al obstaculizar el paso normal de las aguas en temporada de lluvias origina inundación del sector con la consecuente intransitabilidad y puesta en riesgo de la estabilidad de las obras de pavimentación construidas por el proyecto. Al respecto, se tuvo conocimiento de la gestión realizada por la Subdirección Técnica de Planeación del Área Metropolitana de Barranquilla mediante Oficio AMB-STP-023-14 de abril 11 de 2014 dirigido a la Dirección General de la Corporación Autónoma Regional del Atlántico C.R.A; en donde se plantea el hecho de que se pueda generar una inundación similar a la acaecida el día 30 de septiembre de 2013, en donde intervino el Cuerpo de bomberos y la Oficina de Atención y Prevención de Desastres del Distrito para destaponar los cauces intervenidos. Hasta la fecha no se ha tenido respuesta alguna por parte de la C.R.A.

Hallazgo No. 27 Campamentos y Señalización (Administrativo).

En cuanto a la ejecución de las obras que hacen parte del Mejoramiento de la Interconexión Vial Regional Segunda Calzada Avenida Circunvalar de Barranquilla. Construcción de 2,5 kilómetros de doble calzada en el sector de la Carrera 51 B y la Carrera 53 con Avenida Circunvalar, construcción de tres puentes vehiculares, se tiene que en la inspección realizada por la CGR el pasado 24 de abril de 2014, no se observó ningún tipo de instalación ni campamento del Contratista ni de la interventoría en el sitio de las obras; por otra parte, no se encontró ningún tipo de señalización al interior de las obras, situación que además de no garantizar un eficiente control y seguridad en su ejecución, refleja una presunta inobservancia respecto de la instalación de los dispositivos y señales informativas establecidas para tal fin por el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, pues de acuerdo con el citado Manual es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

Hallazgo No. 28 Observaciones Interventoría (Administrativo)

Entre otros, existen aspectos que han venido siendo reiterados por la Interventoría Consorcio Intercircunvalar en sus informes mensuales, los cuales hasta la fecha



no han tenido respuesta por parte del Contratista Consorcio Circunvalar 3, tales como:

- a). El Contratista no ha logrado cumplir con los compromisos en el manejo de los residuos sólidos, ni ha dispuesto el profesional social que se requiere en la obra.
- b). Existe deficiencia en el manejo de la señalización de la obra y equipos de seguridad entregados a los trabajadores.
- c). Se continúa con la solicitud al Contratista sobre la colocación de unidades sanitarias en todos los frentes de obra
- d). Con relación a las actividades de capacitación ambiental, el Contratista no ha realizó ninguna actividad en el período de febrero 14 a marzo 17 del año en curso.
- e). No se han mostrado avances con respecto a la socialización del proyecto, ni trámites ni permisos en los predios donde se están construyendo los Box Culvert que entran en predios privados.
- f). El Contratista no ha entregado el Plan de Manejo Social corregido, la certificación de los exámenes de ingreso de los trabajadores, ni ha iniciado el proceso de inducción sobre riesgos a los trabajadores.
- g). Se hace uso irregular de la carpa durante el transporte de materiales por parte de los vehículos vinculados a la obra.

El no acatamiento de los anteriores requerimientos en forma oportuna por parte del Contratista, además de un posible incumplimiento contractual, muestra un desmejoramiento en las condiciones de calidad con que deben ejecutarse las obras contratadas.

Convenio 309 de diciembre 12 de 2012.

El objeto de este convenio es la transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla para el Apoyo en el Mejoramiento de la Interconexión Vial Regional mediante la Construcción de la Segunda Calzada de la Avenida Circunvalar de Barranquilla – Atlántico.

Hallazgo No. 29 Campamentos y Señalización (Administrativo)

En cuanto a la ejecución de las obras que hacen parte de la Construcción de 2,5 kilómetros en segunda calzada. Desde Carrera 53 hasta Vía 40, constitutiva de



tres carriles en asfalto y un separador con la vía existente, que incluye la construcción de obras de drenaje, estructuras de contención respectivas y construcción de tres puentes vehiculares, en la inspección realizada por la CGR el pasado 24 de abril de 2014, no se observó ningún tipo de instalación ni campamento de la interventoría en el sitio de las obras; por otra parte, no se encontró ningún tipo de señalización al interior de las obras, situación que además de no garantizar un eficiente control y seguridad en su ejecución, refleja una presunta inobservancia respecto de la instalación de los dispositivos y señales informativas establecidas para tal fin por el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, pues de acuerdo con el citado Manual es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

Hallazgo No. 30 Observaciones Interventoría (Administrativo)

Desde el punto de vista Socio ambiental y de Seguridad Social, se resalta que entre otros, existen aspectos que han venido siendo reiterados por la Interventoría EDUBAR S.A en sus informes mensuales, los cuales hasta la fecha no han tenido respuesta por parte del Contratista VALORES Y CONTRATOS S.A , tales como:

- a). Al cierre del periodo comprendido entre el 24 de enero y 23 de febrero de 2014 no se remitieron registros de la gestión ambiental, ni se evidenció la presencia en obra del residente social y el ambiental.
- b). Se ha evidenciado que el contratista no ha realizado la instalación de la señalización preventiva necesaria para minimizar la accidentalidad. Pese a los requerimientos la obra continúa con esta falencia al cierre de este periodo.
- c). En este período no se evidencian instalaciones provisionales como campamento, además no se cuenta con señalización de parqueo de maquinaria. Lo anterior fue requerido por esta interventoría mediante oficio 00186 radicado el 05 Febrero de 2014, requerimiento que no ha sido atendido por el contratista al cierre de este periodo. Actualmente los trabajadores han improvisados cambuches que no poseen las condiciones de confort y de higiene necesarias para mantener el bienestar de los trabajadores.
- d). Durante el período se instaló en la obra una batería de baño, esta medida no es adecuada ya que deberían tener mínimo 2 unidades portátiles diferenciado por sexo, como lo establece la Resolución 2400 del 1979 del Ministerio de Trabajo.
- e). Los frentes de trabajo no cuentan con canecas para la clasificación en la fuente y almacenamiento temporal de los residuos sólidos.



f). Los acopios de material sobrante producto de la excavaciones se encuentran ubicados en zonas aledañas a los tramos intervenidos, estos no fueron cubiertos con plásticos para evitar la dispersión de material particulado. Además, éstos poseen punta angular factor que permite la proliferación de los agregados finos y aumentan el riesgo de arrastre de estos por escorrentías.

g). Durante este período no se han implementado medidas de compensación forestal contempladas en el la licencia ambiental del proyecto. En la actualidad se encuentra dentro de los términos para la ejecución de las mismas.

h). El porte y usos de EPP³¹ es deficiente, no existe un control efectivo del contratista. Además, no se cuenta con supervisión de un profesional de seguridad industrial en obra

i). No se evidencia la instalación de señalización restrictiva ni informativa Incumpléndose con la normativa en esta materia. El mejoramiento de la señalización es un requerimiento reiterado por varios períodos sin evidencia de la implementación de acciones correctivas por parte del contratista.

El no acatamiento de los anteriores requerimientos en forma oportuna por parte del Contratista, además de un posible incumplimiento contractual, muestra un desmejoramiento en las condiciones de calidad con que deben ejecutarse las obras contratadas.

Hallazgo No. 31 Rendimientos financieros (Administrativo)

En cuanto al estado de los rendimientos financieros generados por recursos girados por el Ministerio de Transporte en cumplimiento de los Convenios 054 de 2011, 085 de 2012 y 309 de 2012 no fue posible realizar el análisis en forma integral en razón a que:

- En todos los casos se observa que No fueron suministrados la totalidad de los soportes correspondientes a los giros realizados a la Dirección del Tesoro Nacional, correspondientes a los anticipos entregados a los contratistas. Adicionalmente, para el Convenio 054-11 además no fueron suministrados los soportes correspondientes a los giros realizados a la Dirección del Tesoro Nacional por la Alcaldía Metropolitana de Barranquilla durante el tiempo que estuvieron a su cargo.

³¹ Elementos de Protección Personal.



- De otra parte, se tiene que en los soportes recibidos no se reportan los recursos que generan dichos rendimientos.

Lo anterior, genera incertidumbre sobre el seguimiento que se debe realizar a la utilización de los recursos transferidos por el Ministerio de Transporte para el apoyo y mejoramiento de la Interconexión Vial – Segunda Calzada – Avenida Circunvalar de Barranquilla Atlántico.

Observación No. 32 Controles en la Ejecución Contractual y gestión documental (Administrativo).

Atendiendo al marco normativo dispuesto en la Constitución Política, la Ley 489 de 1998 artículo 95, Ley 1450 de 2011, Ley 1286 de 2009, Ley 80 de 1993 y sus Decretos Reglamentarios, Manual de Supervisión e Interventoría y demás normas aplicables al Convenio Especial de Cooperación No. 181 de 2011 28 de diciembre de 2011 celebrado entre Colciencias, Ministerio de Transporte y el Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia, la Tecnología y la Innovación, Francisco José de Caldas, cuyo objeto consiste en aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para realizar actividades de tecnología e innovación para el desarrollo de sistemas inteligentes de transportes, en tres líneas de trabajo establecidas, por valor de \$5.500 millones, con un plazo inicial de ejecución de 24 meses, frente al cual se han podido establecer las siguientes observaciones:

- No reposan en la carpeta contentiva del Convenio, soportes que permitan evidenciar el avance de la ejecución contractual, no obstante haberse cumplido el término inicialmente pactado.
- No se observan informes de la Supervisión ejercida por el Ministerio.
- Anexo a la carpeta se encuentran unas hojas sin foliar, donde se observa copia del Convenio No. 431 suscrito el 29 de diciembre de 2011, donde las partes, objeto, valor y demás cláusulas, son las mismas registradas en el Convenio 181 de 2011, frente a lo cual se genera duda e incertidumbre de la existencia de dos contratos.

En su respuesta la entidad manifiesta entre otros aparates: “...se pudo constatar que parte de las actas que se han suscrito reposan en las carpetas de los supervisores y no se ha remitido para que haga parte del expediente contractual” y adjunta soportes de lo anterior. Así mismo, indica que se trata del mismo convenio y varía el número de identificación para cada entidad parte, no



obstante se verifica su suscripción en diferente fecha, argumentos que no resultan válidos para esta auditoría. Subrayado fuera de texto.

De lo anterior, se puede establecer la existencia de deficiencias al momento de ejercer control sobre sus contratos, máxime cuando se encuentra obligada a ejercer seguimiento de los recursos públicos, en busca del cumplimiento de los fines propios del Estado y en este caso la ejecución del objeto contractual.

Hallazgo No. 33 Verificación documentación contractual. (Administrativo)

En el análisis realizado a la muestra de los contratos seccionados, se pudo evidenciar que en el expediente del contrato No. 245 de 2013 remitido inicialmente al equipo auditor, no reposaba el soporte del pago efectuado por el contratista correspondiente a los aportes Salud, Pensión y ARP³² al momento de iniciar el contrato, así mismo en el contrato No. 246 de 2013 no obraba soporte del pago por igual concepto del último periodo de servicio.

No obstante lo anterior, de la repuesta y los anexos suministrados³³ por la entidad, se puede concluir que si bien se efectuó el pago a los aportes Salud, Pensión y ARP de los contratos en mención para los periodos referidos, no obra soporte de dicho pago en las carpetas contractuales, lo que genera una falencia en los soportes documentales para este caso.

En relación con el Contrato de Prestación de Servicios No. 194 de 2013, se observa que en la carpeta correspondiente no obraba certificado del examen médico de la contratista³⁴ (Decreto 0723 de 2013), por lo cual se tiene que no se realizó en su oportunidad la verificación del cumplimiento de esta obligación por parte de la entidad contratante. Sobre el particular, la Entidad anexó copia del Certificado de aptitud laboral vigente de la contratista (contrato 194).

3.1.4. Financiero

3.1.4.1 Macroproceso Gestión Financiera, Presupuestal y Contable

Evaluación Estados Contables 2013

Hallazgo No. 34 Conciliaciones Bancarias. (Administrativo)

³² Al momento de suscripción del contrato No. 245 de 2013, el contratista aporta el pago al sistema de seguridad social integral de julio de 2013, en el contrato No. 246 no obra soporte pago del último pago.

³³ Soporte Observación No. 28

³⁴ Con Oficio No. 20141500156541 de 2014 se allega copia del Certificado de aptitud laboral de la contratista.



A 31 de diciembre de 2013, se evidencian partidas conciliatorias pendientes por ajustar que afectan los saldos de las diferentes cuentas bancarias por **\$172.1 millones**, así:

Tabla No. 1 Conciliaciones Bancarias

NO.	BANCO	No. DE CUENTA	CONCEPTO	REGISTRO EN LIBROS	REGISTRO EN EXTRACTO
1	BANCOLOMBIA	18827039134	Registró doble de devolución recaudo.	177.578.00	
2	BANCOLOMBIA	18814564460	Consignaciones	1.133.400.00	2.591.437.00
3	BANCOLOMBIA	18814564922	CH PTE cobro	605.436.00	
4	BANCOLOMBIA	18827039137	ACH PTE extracto	1.588.000.00	177.578.00
5	BANCOLOMBIA	18814563959	Egreso	1.655.386.00	
6	BANCOLOMBIA	18814564841	NC		2.504.103.00
7	BANCO POPULAR	110080002405	Menor VR		17.292.732.00
8	BANCO POPULAR	110080002405	ND no libros		103.668.140.00
9	BANCO POPULAR	110080002413	MY Ver libros	40.688.500.00	
TOTAL				\$ 45.848.300.00	126.233.990.00

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera- Grupo Tesorería

Tabla No. 2 SUB Y SOBREESTIMACIONES

No.	SOBREESTIMACIONES	SUBESTIMACIONES
1	1.133.400.00	177.578.00
2	103.668.140.00	2.591.437.00
3	40.688.500.00	605.436.00
4		1.588.000.00
5		177.578.00
6		1.655.386.00
7		2.504.103.00
8		17.292.732.00
TOTAL	\$145.490.040.00	\$26.592.250.00

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera- Grupo Tesorería

De acuerdo a lo anterior la cuenta Depósitos en Instituciones Financieras se encuentran sobreestimada en \$145,5 millones y subestimados en \$26,6 millones Situación que tiene impactos en el saldo de las cuentas de Deudores, Ingresos,



Gastos, y Cuentas Por Pagar, evidenciándose debilidades en la implementación de los procedimientos y en sus oportunos ajustes y registros.

Hallazgo No. 35 Deudores Cargue Minhacienda (Administrativo)

Se continúa presentando inconvenientes por los valores pendientes de cargue por parte del Ministerio de Hacienda para que el Ministerio de Transporte en su contabilidad pueda descargar los valores ya recaudados por los siguientes conceptos:

Tabla No. 3 CARGUE MINHACIENDA

CONCEPTO	VALOR
Títulos Judiciales	\$4.622.041.318
Recaudo de reposición de vehículos	\$345.000.000
Obligaciones actos ejecutoriados BBVA	\$525.000.000
Obligaciones actos ejecutoriados Colseguros	\$514.696.560
Total	\$6.006.737.878

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera- Grupo Ingresos y Cartera

Los anteriores valores generan sobreestimación de la cuenta Deudores, por valor de **\$6.006,7** millones, cuya contrapartida son los ingresos, que afectan la realidad y razonabilidad de sus saldos y por ende de los Estados Financieros al final de la vigencia de 2013.

Hallazgo No. 36 Deudores especies valoradas (Administrativo)

Las Especies valoradas a 31 de diciembre de 2013 por \$28.569.1 millones, parte correspondiente a saldos bancarios, sobrestiman la cuenta de Deudores, ya que no representan ningún derecho para la entidad que justifiquen su registro como Deudores por cuanto las operaciones registradas por este concepto ingresan directamente al banco sin que quede ningún valor o saldo que se pueda considerar como pendiente de cobro o deudor. El anterior valor de **\$28.569.1** millones, no es razonable y afecta la confianza de los registros en la cuenta Deudores y por ende la de los Estados Contables al final de la vigencia de 2013.

Estos registros se realizaron incumpliendo en parte, las Normas Técnicas de Contabilidad relativas a los Deudores, contenida en la Resolución 354 de 2007, Régimen de Contabilidad Pública lo que además demuestra falta de oportuno y detallado control interno contable, que eviten la realización de registros que afecten la razonabilidad de los Estados Financieros.



Hallazgo No. 37 Deudores Morosos (Administrativo)

Los Deudores a 31 de diciembre de 2013 por \$56.691,4 millones, reportada por la Entidad, a través del Grupo de Ingresos, presenta una Diferencia de \$4.842.2 millones con el valor de los deudores presentado en el balance de \$61.533.6 millones.

La cartera a 31 de diciembre de 2013 por **\$56.691,4** millones presenta una elevada antigüedad de difícil recaudo que data desde el 2007 hasta el 2011, por valor de **\$32.867,9** millones, que incluye sobretasa a la gasolina y especies valoradas, cuya cuantía se encuentra reportada a Coactiva, pero su saldo se muestra como deudores corrientes, lo que afecta su realidad.

De igual manera el saldo de la Cartera correspondiente de las cuentas de 2012 por valor de **\$6.157,7** millones, que superan 360 días, no han sido transferidas para cobro coactivo y se presentan también como deudores corrientes, lo que afecta la realidad de su saldo. Los anteriores valores generan incertidumbre de la cuenta Deudores, que afectan la realidad y razonabilidad de su saldo.

Estos registros se realizaron incumpliendo en parte, las Normas Técnicas de Contabilidad relativa a los Deudores, contenida en la Resolución 354 de 2007, Régimen de Contabilidad Pública.

Hallazgo No. 38 Deudores Saldos Inconsistentes (Administrativo)

Los saldos mostrados en los estados financieros por \$61.533.6 millones, no son razonables, por cuanto además de las observaciones anteriores, no muestran los pagos que han hecho los deudores, en los últimos cuatro meses, tiempo aproximado, ya que se tiene que esperar que se surta el proceso de permanencia de los recursos en el banco por 75 días y luego se haga el envío a la Dirección del Tesoro Nacional, quien una vez identifica y reconoce los recaudos, envía al Mintransporte para que pueda hacer el descargue de los pagos realizados, tiempo durante el cual permanecen por cobrar los saldos no reales.

Los pagos efectuados no descargados, afectan en cuantía no determinada la cifra mostrada en el estado financiero y en consecuencia genera incertidumbre sobre la razonabilidad de su saldo en la cuenta al final de la vigencia 2013, que afecta además las cuentas de Depósitos en Instituciones Financieras y en la Cuenta Ingresos.



Se excluyen de este aspecto los deudores por concepto de sobretasa a la Gasolina y Runt, donde sí se causan y se descuentan los pagos en forma oportuna ya que son fondos especiales con destinación específica que maneja directamente el Mintransporte.

Estos registros se realizaron incumpliendo en parte, las Normas Técnicas de Contabilidad relativas a los Deudores, contenida en la Resolución 354 de 2007, Régimen de Contabilidad Pública lo que además demuestra falta de oportuno y detallado control interno contable, que eviten la realización de registros que afecten la razonabilidad de los Estados Financieros.

Hallazgo No. 39 Propiedad Planta y Equipo – Bienes en bodega sin dar de baja. (Administrativo)

En los estados financieros a diciembre de 2013 la Propiedad Planta y Equipo se encuentra sobrestimada en \$248 millones debido a que en la Dependencia de Informática existen bienes que han sido retirados por inservibles y obsoletos como: tablero eléctrico, Plaqueta de Transferencia Automática, RACKS, Armario de Cableado Estructurado, además no se conoce a quien están asignados en su inventario individual, afectando la razonabilidad de las cifras de la cuenta de los Equipos de Comunicación y Computación.

De otra parte, existen en bodega bienes sin ninguna organización, que aparecen en Balance como activos retirados por \$8.931.5 millones, como Computadores, muebles, automóviles, camionetas, buses, volquetas, furgón, grúas, lanchas, motos, basculas y otros que llevan varios años de permanencia en bodega y que actualmente están en condiciones de inservibles, y sobre los cuales en su momento no se hizo ninguna gestión de remate, permuta, donación o baja.

Lo anterior demuestra falta de Gestión de la administración de la Entidad para el cuidado de los Bienes y recursos del estado y falta de Control Interno en la vigilancia y manejo de los mismos.

Hallazgo No. 40 Propiedad Planta y Equipo – Inventario de especies valoradas. (Administrativo)

Existen dentro del inventario especies valoradas que ya no se utilizan por \$10 millones, pero que a diciembre 31 de 2013, hacen parte del inventario, y no se han llevado a activos retirados, lo que afecta la razonabilidad de la cifra mostrada por este concepto de \$376.4 millones.



Además, no se tiene una bodega especializada con la infraestructura física y distribución adecuada y la seguridad requerida para la guarda y custodia de las especies valoradas que maneja el Ministerio de Transporte, lo que afecta y coloca en riesgo la salvaguarda de dichos valores.

Hallazgo No. 41 Cuentas por Pagar – Constitución y Ejecución (Administrativo)

Las cuentas por pagar constituidas, para pago de las obligaciones por bienes y servicios ya recibidos de la vigencia de 2012, por \$54.497.2 millones y las constituidas por el mismo concepto para la vigencia de 2013 por \$75.614.7 millones, se vieron afectadas por la generación y anulación de muchas de ellas por el no cumplimiento de requisitos por valor de \$2.123.6 millones, para las cuentas por pagar constituidas en el 2012, y que de igual manera está sucediendo con las cuentas por pagar constituidas en el 2013. Lo anterior afecta la programación, trámite y ejecución de las cuentas por pagar tanto presupuestal como financieramente y la realidad y razonabilidad de su saldo.

Hallazgo No. 42 Cuentas por Pagar- Diferencias. (Administrativo)

Se presentan diferencias en las Cuentas por Pagar a diciembre 31 de 2013 así:

Tabla No. 4 Diferencias Cuentas por Pagar millones de pesos	
CONCEPTO	VALOR
Estados Financieros	\$78.928
Notas Especificas Estados Contables	\$74.790

Fuente Información Suministrada por la Entidad.

Lo anterior afecta la programación, aprobación y ejecución de las cuentas por pagar tanto presupuestal como financieramente y la realidad y razonabilidad de su saldo.

Hallazgo No. 43 Inventarios- Almacén (Administrativo)

No se encuentra sistematizado el proceso de inventarios y suministros, entradas y salidas de almacén, Bienes Muebles en Bodega, Equipos de Comunicación y Computación, todo se maneja de forma manual en hojas de Excel, lo cual no genera confianza sobre la información registrada y las cifras reflejadas que pueden generar deficiencias que afecten la razonabilidad de las cifras en los inventarios manejados y en la cuenta de Propiedad Planta y Equipo.

3.1.4.2 Gestión Presupuestal

Hallazgo No. 44 Planeación Presupuestal (Administrativo).



El Presupuesto de gastos de la vigencia de 2013, presenta deficiencias en su planeación, indicando que los gastos no se programaron de acuerdo a la necesidad real, ya que se efectuaron numerosos traslados presupuestales, aumentos y disminuciones que en Funcionamiento ascienden a \$938.3 millones. De igual manera se efectuaron modificaciones significativas en las Inversiones con Contracréditos por \$22.000 millones y Créditos por \$106.000 millones que reflejan fallas en su planeación, lo que afecta la programación, aprobación y ejecución del presupuesto.

Hallazgo No. 45 Rezago Presupuestal. (Administrativo).

Las Reserva presupuestal y las cuentas por pagar establecidas para la vigencia de 2013, presentaron un Rezago Presupuestal de \$ 3.015.7 millones, conformados por Cuentas por Pagar \$2.123.7 millones y de Reserva \$892 millones, en su mayoría, por falta de requisitos para la desintegración física de vehículos de carga, que indican deficiencias en sus previsiones, cálculo y plazos para los usuarios, que afectan el presupuesto de la Entidad en su Programación, aprobación y Ejecución. Estos rezagos se presentan por deficiencias en el procedimiento administrativo establecido en su momento, para la desintegración física de vehículos de carga que hace que se constituyan algunas fallas en su cálculo presupuestal y a la no utilización de recursos por parte de la entidad que finalizan como expirados

Seguimiento a las Glosas de la Comisión Legal de Cuentas

Los aspectos que se relacionan en las glosas tienen que ver con el efectivo, los deudores, la Propiedad Planta y Equipo y las cuentas por pagar, que fueron abordados por el análisis financiero desarrollado mediante la auditoría y que los hallazgos resultantes sustentan su verificación y análisis.

3.1.5 Sistema de Control Interno

Evaluación del Sistema de Control Interno Contable

En la Evaluación del Control Interno Contable, se obtuvo una calificación de **2.74**, que lo ubica en el rango de **ineficiente**, debido a que algunos de los controles no ofrecen un adecuado grado de confianza para prevenir o reducir el impacto de eventos que ponen en riesgo el adecuado registro de las operaciones y transacciones financieras y económicas. Lo anterior se refleja en los hallazgos evidenciados en la presente auditoría.



3.1.6 Denuncias

En desarrollo de la auditoria se recibió la siguiente denuncia:

Mediante Denuncia identificada con el No. 2013-63963-8211-D, radicada el 30 de Diciembre de 2013 a través del portal institucional, donde primero se hace referencia a la inhabilidad que ostenta el Gerente del RUNT Orlando Patiño Silva y en segundo lugar se mencionan presuntas irregularidades en relación con las actuaciones realizadas por el RUNT para la compra de infraestructura de cómputo en noviembre de 2013, con recursos del Fondo de Reposición, donde el valor de la compra supera el 50% del valor comercial.

En primer lugar, en lo que respecta a la inhabilidad, es preciso indicar que la misma implica la imposibilidad para el ejercicio de la función pública, la cual no aplica para el caso particular, toda vez que el RUNT es una entidad que ostenta el carácter de privada.

En tales condiciones, surtido el estudio correspondiente y analizada la información³⁵ suministrada por el Coordinador del Grupo RUNT y la Interventoría del Contrato de Concesión 033 de 2007, se evidenció que efectivamente se encuentra en curso el proceso de renovación Tecnológica de acuerdo con los plazos y condiciones técnicas específicas establecidas en el contrato y anexos; dentro de los cuales está prevista la evaluación por parte de la interventoría de la razonabilidad técnica y económica de los equipos a adquirir, como requisito previo a la autorización de pagos. Así mismo, se verificó el informe³⁶ de la Fiduciaria Davivienda sobre el estado de la cuenta Fondo de Reposición, en el que se reflejan sus movimientos (ingresos, egresos, saldos) y se observó que no existe egreso por ningún concepto con cargo a esta cuenta desde septiembre de 2013 a febrero de 2014, lo que permitió concluir el trámite de la denuncia y ordenar su archivo.

³⁵ Radicado MT No. 20144010099681 y CD anexo

³⁶ Folio 2 y 4 Oficio No. MT No. 20144010099681



4. ANEXOS

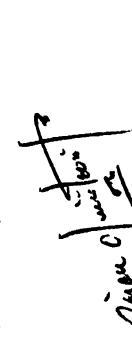



ANEXO No. 1 BALANCE GENERAL

ANEXO No 1
MINISTERIO DE TRANSPORTE
BALANCE GENERAL
31 DE DICIEMBRE DE 2013 CON 31 DE DICIEMBRE DE 2012
(CIFRAS EN MILES DE PESOS)

		Periodo Actual	Periodo Anterior
		DIC 31 DE 2013	DIC 31 DE 2012
		\$	\$
Código	ACTIVO		
	CORRIENTE (1)	76.038.780	117.517.227
11	Efectivo	29.282.425	24.836.302
12	Inversiones		
13	Rentías por cobrar	683.586	690.100
14	Deudores	44.267.582	90.172.286
15	Inventarios		
19	Otros activos	1.805.187	1.818.539
	Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *		
	NO CORRIENTE (2)	230.596.372	245.097.949
12	Inversiones	9.712.812	9.825.063
13	Rentías por cobrar		
14	Deudores	17.266.028	13.157.181
16	Propiedades, planta y equipo	56.723.256	75.040.072
17	Bienes de beneficio y uso público		
18	Recursos naturales y del ambiente		
19	Otros activos	146.894.276	147.075.633
	Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *		
	TOTAL ACTIVO (3)	306.635.152	362.615.176
	CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS (9)		
81	Derechos contingentes	103.084.279	103.594.676
82	Deudoras fiscales		
83	Deudoras de control	36.269.659	34.174.517
84	Deudoras fiduciarias		
89	Deudoras por contra (cr)	(139.353.938)	(137.769.193)
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	306.635.152	362.615.176
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)		
91	Responsabilidades contingentes	3.626.920.376	2.208.642.019
92	Acreedoras fiscales		
93	Acreedoras de control	6.722.369	6.722.369
94	Acreedoras fiduciarias		
99	Acreedoras por contra (db)	(3.633.642.745)	(2.215.364.388)


CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN
MINISTRA DE TRANSPORTE
REPRESENTANTE LEGAL


CESAR AUGUSTO AMORTEGUI FUENTES
CONTADOR
T.P. 10.577-T


FERNANDO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ
SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO



ANEXO No. 2. VISOR SINC

2



web.minttransporte.gov.co

SISTEMA INTEGRAL NACIONAL DE INFORMACIÓN DE CARRETERAS

SINC

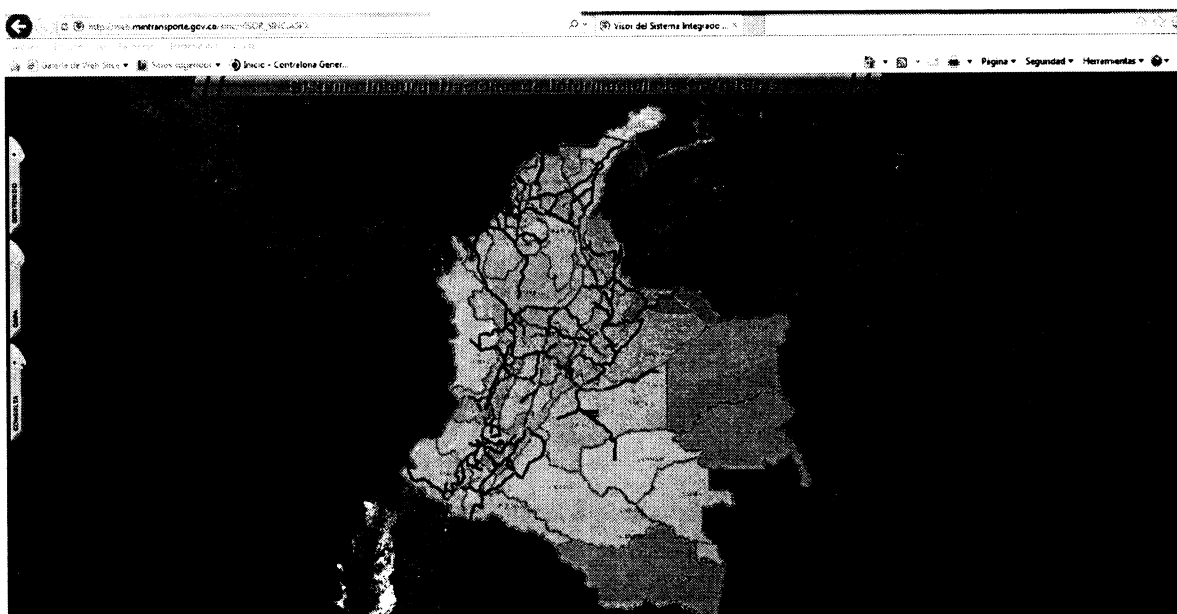
MINISTERIO DE TRANSPORTES

El 17 de mayo de 2013, el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC) fue creado como un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conforman el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registran cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema.

El 25 de mayo de 2013, por medio de la cual se adopta la Metodología General para reportar la información que conforma el SINC.

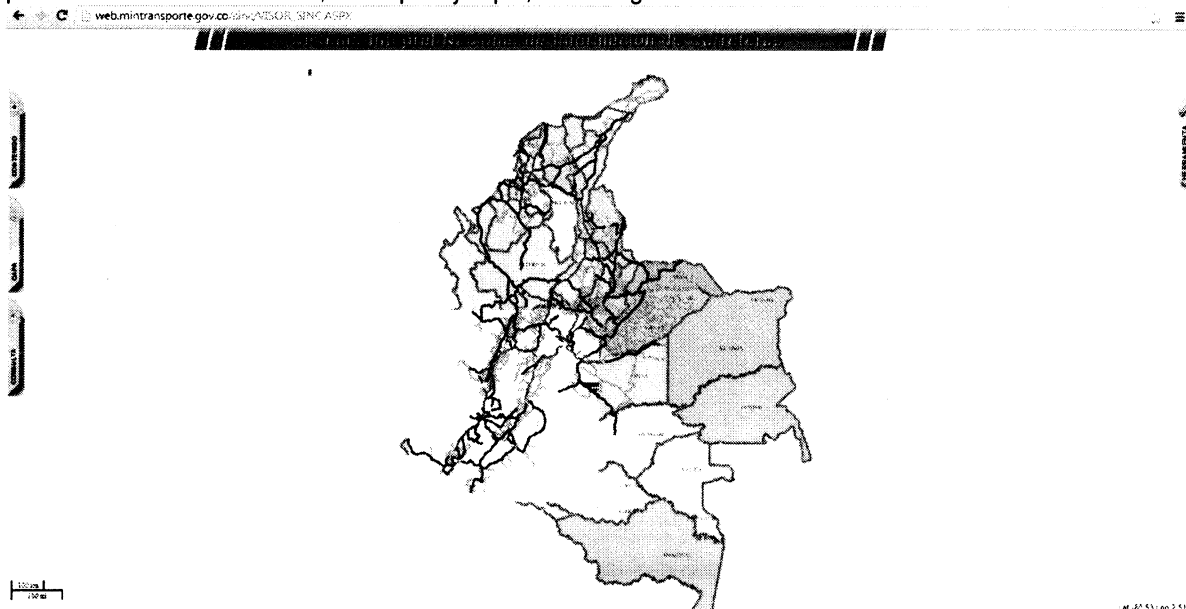
ENTRADA

Ministerio de Transportes - Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras
Avenida el Horado C.A.N. - Bogotá, D.C. - Colombia - Telefonos: (571) 2460000
Horario de Atención al Ciudadano: Lunes a Viernes de 8:00 a.m. - 5:00 p.m.
E-mail: ecarril@minttransporte.gov.co - esarril@minttransporte.gov.co

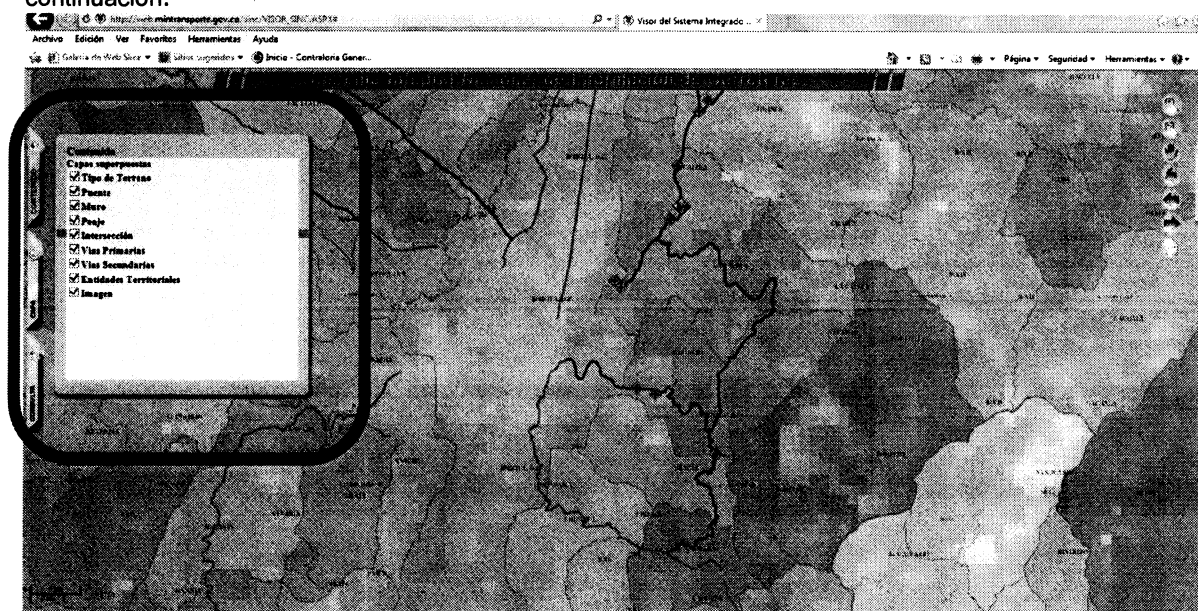




Visor inicial. Se puede observar completamente con Internet Explorer. Con otros navegadores, la interfaz no presenta buena visualización, como por ejemplo, con Google Chrome:

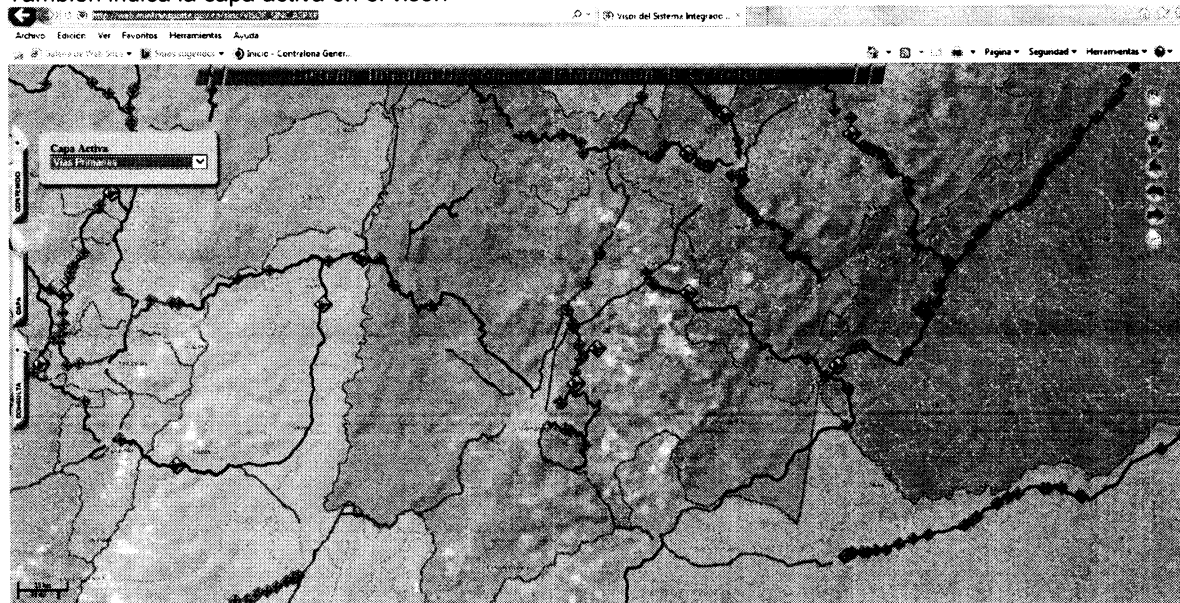


El visor muestra la Red Nacional de carreteras, y está configurado por capas, como se muestra a continuación:



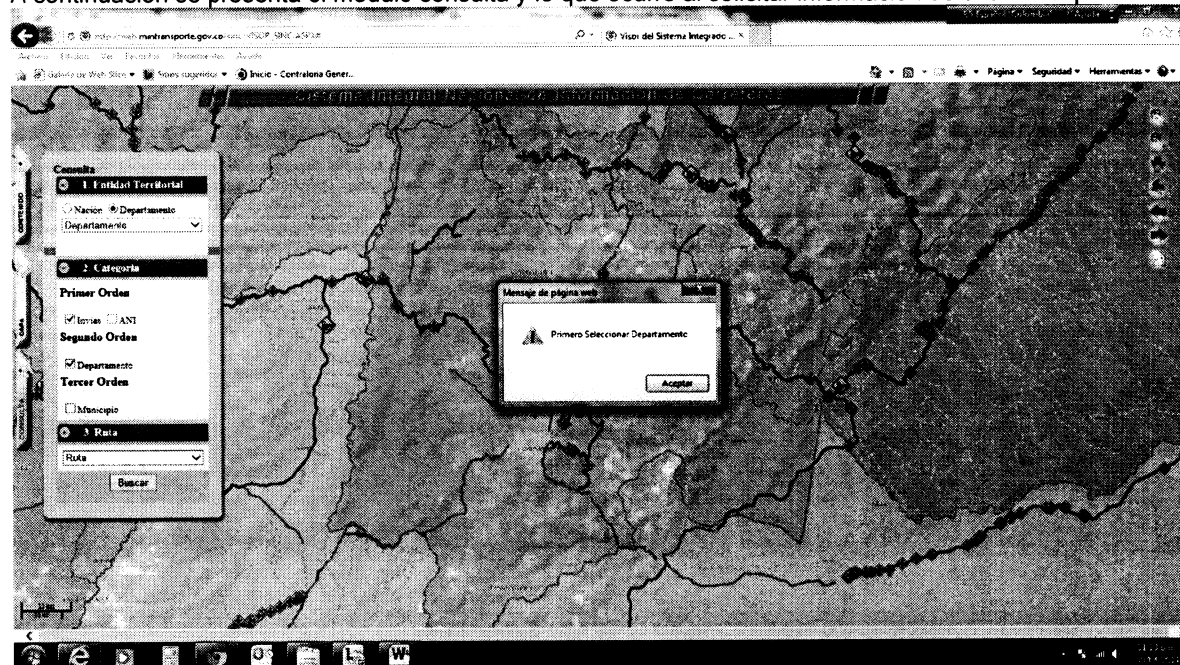


También indica la capa activa en el visor:



Aunque se indican unos puntos con señalización, no se ve claridad en la indicación y nomenclatura de las vías básicas, con lo cual, la visualización solo es un esquema de líneas sobre el mapa de Colombia.

A continuación se presenta el módulo consulta y lo que ocurre al solicitar información de una vía específica:



El sistema no permite seleccionar el Departamento objeto de búsqueda de vías, ya que la barra desplegable no funciona, así como la de la ruta, que tampoco se despliega.



ANEXO No. 3. VISOR SIGPVR



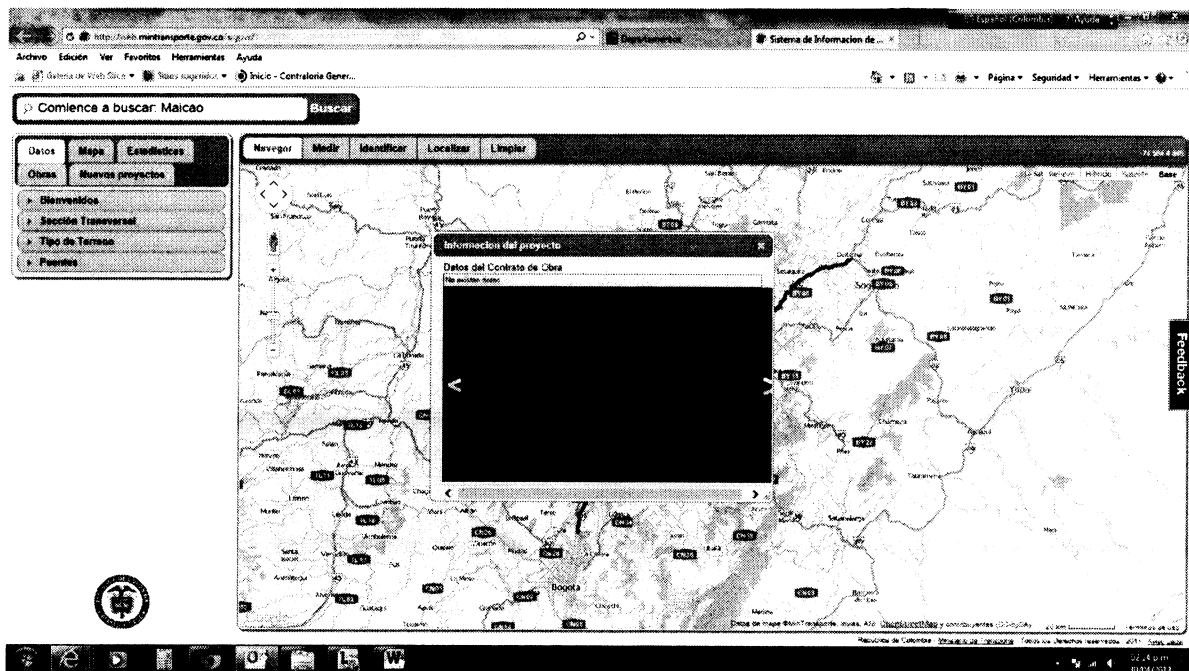
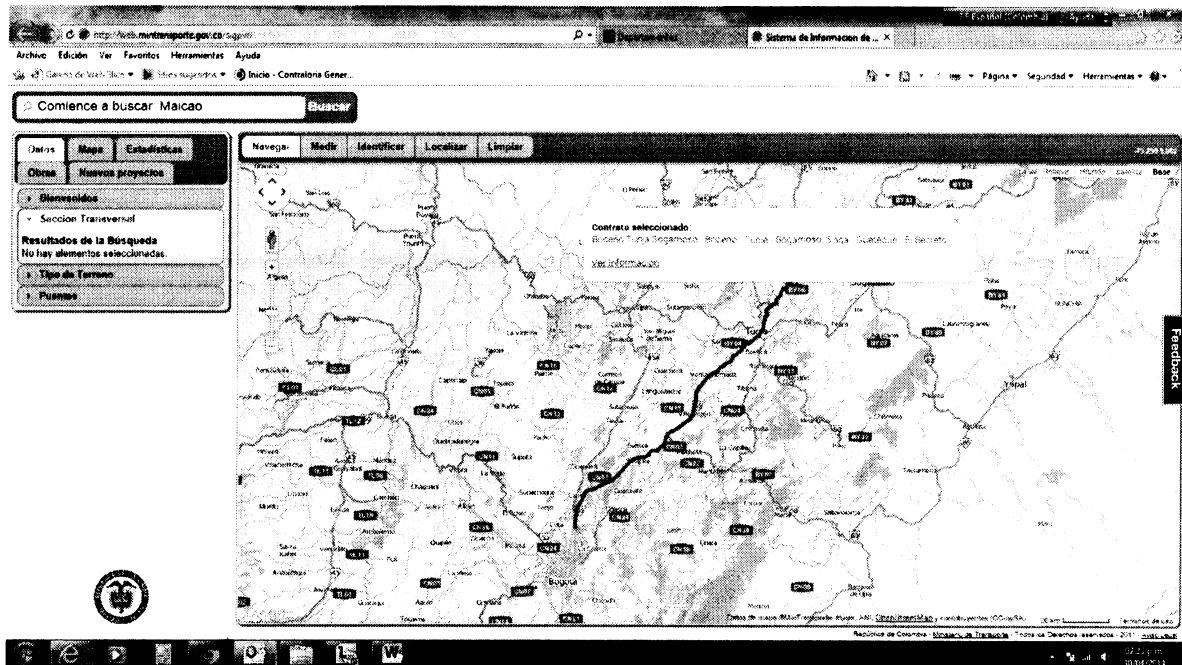
Conozca el PVR Metodología del PVR Así va el Plan Normatividad Documentos Técnicos Contáctenos

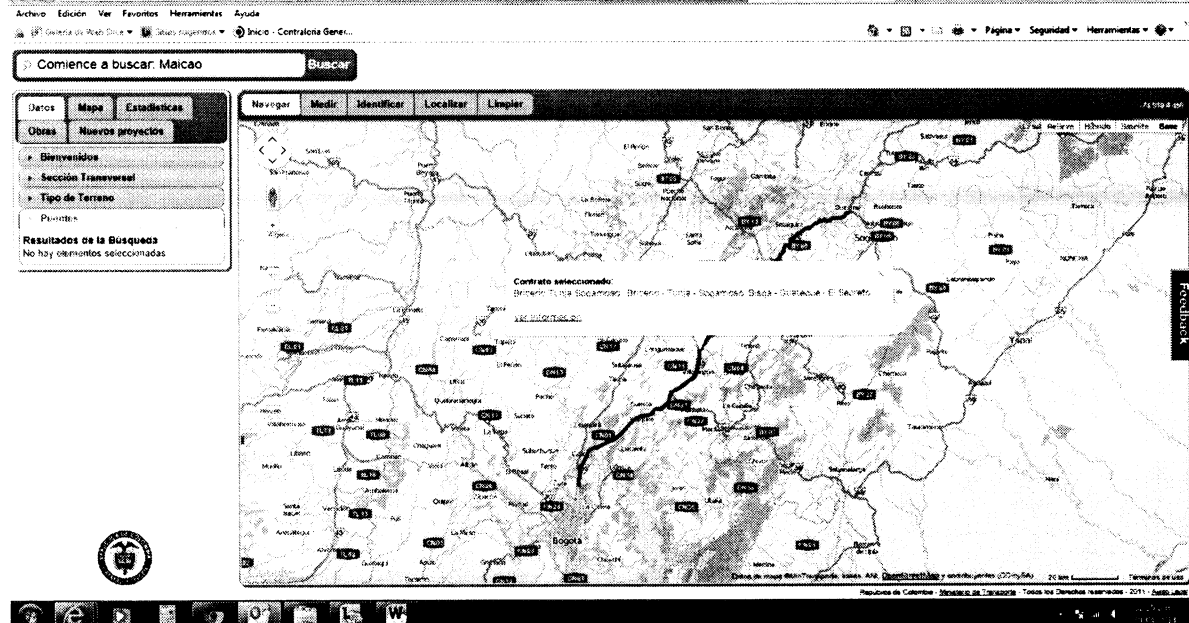
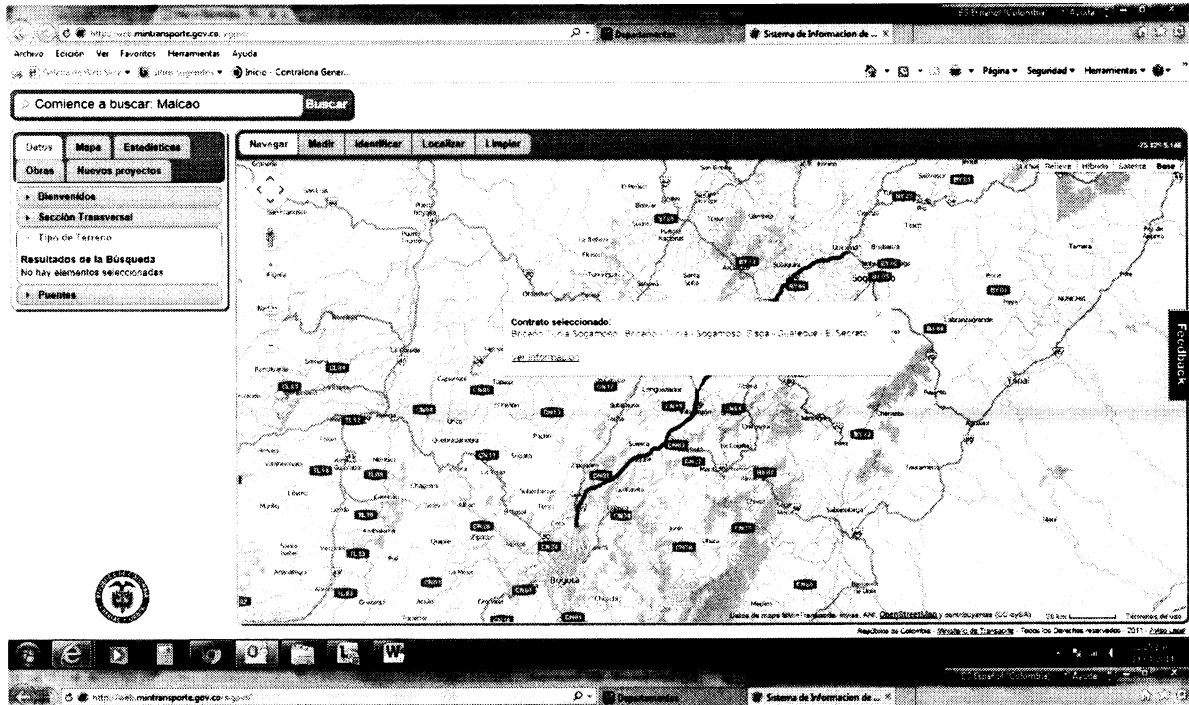
Inicio
Inventarios
Mapa del sitio
Contratación
Sala de Prensa

Home
Departamentos
Mapas de la red vial nacional
Rec. Nacional
SIG-PVR
Sistema de Información Geográfica del Plan Vial Regional
El sistema SIGPVR se encuentra en la actualidad en proceso de implantación y se trabaja para su entrega al público a partir de Abril de 2014
El manual de usuario del sistema puede ser consultado aquí:
Manual de usuario del SIGPVR
Haciendo clic en la imagen siguiente se puede observar un prototipo del sistema SIGPVR, desarrollado internamente mientras se pone en marcha la versión definitiva:



En cuanto a información, solo aparece información contractual de vías seleccionadas, pero no aparecen especificaciones de la vía, ni secciones transversales, ni obras de arte, entre otras. En algunas vías tampoco hay información de los contratos.





Es un sistema que no aporta información útil para el usuario, pues es información que se puede consultar con mayor facilidad en herramientas como Google Maps y otras.



Transparencia
con eficiencia
participación
por sus derechos
humanos

ANEXO No. 4. CUMPLIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTO

ANALISIS DE CUMPLIMIENTO ACCIONES DEL PLAN DE MEJORAMIENTO MINISTERIO DE TRANSPORTE

AUDITORIA VIGENCIA 2009

ESTADO	NUMERO HALLAZGO													
RETIRAR (*)	16	18	20	33	94	32	37	39	52	53	93	95	94	

AUDITORIA VIGENCIA 2010

ESTADO	No.HALLAZGO														
RETIRAR (*)	1	7	15	16	40	43 (acciones 1 y 2)				47	51	52	63	77	79
	90	91													
INCUMPLIDOS	78	85													
PARCIALMENTE	2	43 (acciones 3 y 4)													
ACCIONES NO EFECTIVAS	81	82													

AUDITORIA VIGENCIA 2011

ESTADO	No.HALLAZGO													
RETIRAR (*)	1	6	8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19(acción 3.4)	
	30	35	36	38	39	40	41	42	44	45	46	47	48	49
INCUMPLIDOS	3	5	7	34	35	37								
PARCIALMENTE	19 (acción 1,2)			44										
ACCIONES NO EFECTIVAS	35	41	47	45										

AUDITORIA VIGENCIA 2012

ESTADO	No.HALLAZGO													
RETIRAR (*)	2	5(accion 2)	9	12 (acción 1)	13	15 (acción 2)	17	18 (acción 2)						
	19 (acción 1)		20	21	22	23(acciones: 2, 3, 4)		25	26	27 (acción 1)				
	28	29	30 (acciones 2 y 3)			32 (acción 1,2)		33	35	36	37	38		
	47 (acción 1)		48 (acción 1)			49 (acción 1)		52	53	54 (acciones 2 y 3)				
	58 (acción 1)		59	61	64 (acción 1)		65	66 (acciones 2 y 3)			67			
	71	72	73 (acción 1)											
INCUMPLIDAS	3	4	8(accion 1)			14	15 (acción 1)		16(accion 2)		19 (acciones 2,3)			
	30 (acciones 1 y 4)			39	40	43	44	54 (acción 1)		57	60	58		
PARCIALMENTE	10	11	12 (acción 2)			18 (acción 1)		32 (acción 1)		41	42	45	46	
	47 (acción 2)		48 (acción 2)		49 (acción 2)		50	51	53	55	56	58 (acción 2)		
	62	63	64 (acción 2)			66 (acción 3)		68	69	70	73 (acción 2)			
ACCIONES NO EFECTIVAS	26	27(acción 1)		28 (acción 1)		29	30	32 (acción 1 Y2)						

AUDITORIA SOBRETASA A LA GASOLINA

ESTADO	No.HALLAZGO													
RETIRAR (*)	18	20												

AUDITORIA ESPECIAL 2010 RUNT

ESTADO	No.HALLAZGO													
PARCIALMENTE	48													

AUDITORIA ESPECIAL 2011 RUNT

ESTADO	No.HALLAZGO													
RETIRAR (*)	26	36	38	39	40	42	43	44	45	47	48			
PARCIALMENTE	3	7												

AUDITORIA SEGURIDAD VIAL

ESTADO	No.HALLAZGO													
RETIRAR (*)	5	6	7	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
	41	42	43											
INCUMPLIDOS	4	8	10	12	14	15								
PARCIALMENTE	11	13												

AUDITORIA ESPECIAL UCTM- UMUS Primer Semestre 2012

RETIRAR (*)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	13	17	19	20	
ACCIONES NO EFECTIVAS	10	11	12	14	15	16	18							

(*) acciones cumplidas y/o para retirar

Nota: los hallazgos y/o acciones no enunciados, continúan en el Plan de mejoramiento