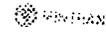


MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel: 3240800



No. 20173210572962
Fecha Radicado: 2017-09-11 15:04:31
Destino: 300
RTE: Contraloría General De La Repu
Anexos: Anexos: 43 FOLIOS

2017-16-53
Mex: 1 FA: 43

 RAESTRUCTURA / JULIAN

85111

Bogotá, D.C.,

ASUNTO: REMISION INFORME FINAL DE AUDITORIA MINISTERIO DE TRANSPORTE, VIGENCIA 2016
OBS: ROSA DÍAZ DE ARRIETA

2017EE0104925



Doctor
GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ
Ministro
Ministerio de Transporte
Ciudad

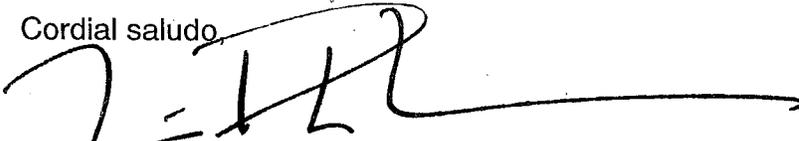
Asunto: Informe Final de Auditoría Ministerio de Transporte Vigencia 2016

Respetado señor Ministro:

Finalizado el proceso auditor adelantado al Ministerio de Transporte Vigencia 2016, de manera atenta hago entrega en copia dura del Informe Final de Auditoría CGR-CDSIFTCEDR- No. 011, debidamente firmado.

La entidad debe ajustar el Plan de Mejoramiento con las acciones y actividades que se implementarán, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas en este informe, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo. Este Plan debe ser reportado al Sistema de Rendición de Cuentas e Informes – (SIRECI) en el término de QUINCE (15) días hábiles posteriores al recibo del informe, de igual manera, deberá rendirse los avances del mismo.

Cordial saludo,



JULIÁN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones,
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Anexo: Un (1) informe con 43 folios

Proyectó: Luis Guillermo Hernández Ochoa
Revisó: Rosa Díaz de Arrieta *RAA*
Aprobó: Diego Alberto Ospina Guzmán *DAO*

TRD 85111-077-162 Informe Final de Auditoría

*Oscara
12/15/17
9.40*

11-21 448

INFORME DE AUDITORÍA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Vigencia 2016

CGR-CDSIFTCEDR No. 011
Agosto de 2017

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Contralor General de la República	Edgardo José Maya Villazón
Vicecontralora	Gloria Amparo Alonso Másmela
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional	Julián Eduardo Polanía Polanía
Director de Vigilancia Fiscal	Diego Alberto Ospina Guzmán
Asesora Despacho	Gladys Rojas Rojas
Coordinadora de Gestión-Supervisora	Rosa Díaz de Arrieta
Responsable de Auditoría	Luis Guillermo Hernández Ochoa
Equipo de Auditoría:	Mabel Adriana Ramos Piñeros Nauri Duque Pulido Nubia Esther Castañeda Gómez Gloria Edith Romero Carvajal Alberto Elías Alemán Arcos German Múrrillo Higuera
	Apoyo: Sergio Luis Duarte Lobo Dirección Estudios Sectoriales Gloria Inés Castaño Rivera Gerencia Risaralda Martha Liliána Ramírez Ramírez Gerencia Risaralda William Eduardo Vásquez Guzmán Gerencia del Huila

TABLA DE CONTENIDO

Página

1.	HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO	5
2.	DICTAMEN INTEGRAL	8
2.1	EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS.....	11
2.1.1	Control de Gestión	11
2.1.2	Control de Resultados.....	14
2.1.4	Control Financiero.....	18
2.1.4.1	Opinión de los Estados Financieros.....	18
2.1.5	Evaluación del Sistema de Control Interno	20
2.2	FENECIMIENTO DE LA CUENTA.....	20
2.3	RELACIÓN DE HALLAZGOS.....	20
2.4	BENEFICIOS DEL PROCESO AUDITOR	20
2.5	PLAN DE MEJORAMIENTO	21
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.....	22
3.1	EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS.....	22
3.1.1	Gestión	22
3.1.1.1	Macro proceso: Formulación de Políticas, Regulación y Coordinación	22
3.1.1.1.1	Proceso: Formulación de Política.....	22
3.1.1.1.2	Proceso: Seguimiento, monitoreo y control	29
3.1.2	Resultados	37
3.1.2.1	Macro proceso: Formulación de Políticas, Regulación y Coordinación.....	37

3.1.2.1.1 Proceso: Formulación de Política	37
3.1.2.1.2 Proceso: Seguimiento, monitoreo y control	41
3.1.2.1.3 Plan de Mejoramiento.....	56
3.1.2.1.4 Denuncias y Trámites Administrativos	58
3.1.3 Control Legalidad	59
3.1.3.1 Macro proceso: Defensa Judicial.....	59
3.1.3.1.1 Proceso: Seguimiento actividad de apoderados	59
3.1.3.2 Macro proceso: Gestión de Adquisición de Bienes y servicios	61
3.1.3.2.1 Proceso: Ejecución Contractual, Anticipos, Adiciones y Modificaciones	62
3.1.4 Financiera	64
3.1.4.1 Macro proceso: Gestión Financiera, Presupuestal y Contable	64
3.1.4.1.1 Proceso: Revelación de los Estados Contables y Financieros.....	64
3.1.4.1.2 Proceso: Programación, Trámite de presentación y Aprobación del presupuesto.....	69
4. ANEXOS	73

1. HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO

Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018

El sector Transporte se enmarca dentro de la estrategia “Competitividad e Infraestructuras Estratégicas” del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevo País”; en el objetivo “Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración Territorial”. Este objetivo se compone de diversas estrategias que abordan los aspectos de la infraestructura de transporte y los servicios de transporte.

Las acciones de política pública que adelanta el Ministerio de Transporte, se encuentran dentro de la estrategia denominada Servicios de Transporte, la cual comprende las acciones en materia de mejoramiento del transporte público urbano de pasajeros, el transporte de carga y de la seguridad vial.

Política Desintegración vehículos de transporte de carga

Dentro del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga, se adoptaron medidas especiales¹ y transitorias para resolver la situación administrativa de vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial, entre los años 2005 y 2015.

Desde la entrada de la vigencia de la Resolución 7036 de 2012², se han postulado un total de 16381 vehículos de carga para los diferentes procesos establecidos por el Programa y de estos se han desintegrado un total de 14984, de los cuales 2835 vehículos corresponden a la vigencia 2016. Con la Resolución 332 de 2017, el Ministerio de Transporte, definió las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga, para que sus propietarios accedan al reconocimiento económico por desintegración y para el registro de vehículos de carga por reposición. Además, se incluye la operación, gestión y auditoría del programa y sus recursos, indicando que la supervisión estará a cargo de terceras instituciones que, una vez acrediten su experiencia e idoneidad, se encargarán de la operación del programa y de su auditoría en forma separada.

Es de aclarar que en esta política, la Entidad incluye la modernización del parque automotor mediante la utilización de certificados de cancelación de matrícula

¹ Decreto 1514 de septiembre de 2016

² Por medio de la cual se definen las condiciones y procedimientos para reconocimiento económico y registro inicial de los vehículos de transporte de carga

*Res
Pich*

(CCM), donde las personas jurídicas o naturales interesadas en matricular un vehículo nuevo podrán acceder a estos certificados, para matricular, máximo, cuatro (4) vehículos por mes. Con el Decreto 153 de 2017, el Ministerio de Transporte pretende sanear los vehículos de transporte de carga que tuvieron alguna omisión en su registro. Además, incluye unas medidas de no puedan transportar carga.

Política de Seguridad vial

El 24 de diciembre de 2013, se suscribió el contrato de préstamo 3078/OC-CO, entre el Banco Interamericano de Desarrollo y el Gobierno Colombiano, por USD\$10 millones ejecutable a 4 años, esto es hasta el 2017, cuyo objetivo principal era apoyar al gobierno de Colombia en la consolidación de la política nacional de seguridad vial cuyo fin último es reducción de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito, a través de:

- i) Fortalecimiento institucional para la implementación y socialización del PNSV;
- ii) Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial;
- iii) 11 Apoyo en la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

El informe final de gestión³, describe que con los recursos del préstamo “... se ha venido implementando y socializando el Plan de Seguridad Vial, se diseñaron programas en educación, se está formulando un programa de atención a víctimas en accidentes de tránsito, se consolidó el Observatorio Nacional que está enfocado a la investigación para formular políticas y analizar los datos; además, se ha dado apoyo técnico a la formulación de planes Locales y Departamentales de Seguridad Vial.”

Gestión Administrativa y Financiera

El Ministerio, teniendo en cuenta los problemas estructurales en que se encontraba la edificación sede CAN, la cual generaba riesgo para la integridad física de los funcionarios y los visitantes, celebró el contrato de arriendo N° 390 de 2016 con un plazo de ejecución hasta el treinta y uno (31) de julio de dos mil dieciocho (2018). Traslado que se realizó en el mes de octubre de 2016.

³ Coordinadora del Grupo de Seguridad Vial

Aspectos de Administración y Dirección

Mediante Decreto 746 de fecha 06 de mayo de 2016, el Presidente de la Republica designó como nuevo Ministro de Transporte al doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, igualmente, mediante Decreto 846 de fecha 20 de mayo de 2016 fue nombrada la doctora Paula Andrea Sánchez Gutiérrez como Secretaria General de la cartera de transporte.

Paula



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

2. DICTAMEN INTEGRAL



Doctor
GERMÁN CARDONA GUTIERREZ
Ministro de Transporte
Ciudad

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, eficacia y equidad con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en los procesos examinados, el examen del Balance General al 31 de diciembre de 2016 y el Estado de Actividad Financiera, Económica y Social 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 y la evaluación al Sistema de Control Interno.

La auditoría incluyó la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme con las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables.

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, con los principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia y prescritos por el Contador General de la Nación. Esta responsabilidad incluye: diseñar, implementar y mantener mecanismos de control interno adecuado para el cumplimiento de la misión institucional y para la preparación y presentación de los estados financieros, libres de errores e inconsistencias significativas, bien sea por fraude o error; seleccionar y aplicar las políticas contables apropiadas; así como, efectuar las estimaciones contables que resulten razonables en las circunstancias.

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 de la gestión y resultados (Control de Gestión, de Resultados, Financiero (opinión sobre la razonabilidad de los Estados Financieros), Legalidad y Control Interno, obtenidos por la administración de la entidad en las áreas y/o procesos auditados.

El representante legal del Ministerio de Transporte, rindió la cuenta o informe anual consolidado por la vigencia fiscal del año 2016, dentro de los plazos previstos en la resolución orgánica No 7350 del 29 de noviembre de 2013.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría gubernamental colombianas (NAGC), compatibles con las normas internacionales de auditoría (NIAS) y con políticas y procedimientos de auditoría integral prescritos por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que planifique y efectúe la auditoría para obtener una seguridad razonable acerca de si los estados contables están libres de errores significativos. Una auditoría integral incluye examinar, sobre una base selectiva, la evidencia que soporta las cifras, las revelaciones en los estados contables, los documentos que soportan la gestión y resultados de la entidad y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del Sistema de Control Interno y el cumplimiento del Plan de Mejoramiento.

Los procedimientos de auditoría seleccionados dependen del juicio profesional del auditor, incluyendo su evaluación de los riesgos de errores significativos en los estados contables 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 contables. Consideramos que la auditoría proporciona una base razonable para expresar nuestro concepto y la opinión.

Las observaciones validadas como hallazgos se dieron a conocer oportunamente a la entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas de la administración fueron analizadas y se incorporaron en el informe.

Alcance de Auditoría

En desarrollo de la auditoría se abordaron los temas Financiero, Presupuestal, de Gestión y Resultados, seguimiento a las Glosas de la Comisión Legal de Cuentas, Sistema de Control Interno, Atención de Denuncias y seguimiento al Plan de Mejoramiento.

Para lo anterior, se realizaron pruebas con enfoque sustantivo y de control, con el propósito de sustentar el concepto sobre la Gestión y Resultados, la opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables, y la evaluación de la calidad y eficiencia del Sistema de Control Interno, en aras de emitir un concepto sobre el fenecimiento de la cuenta fiscal correspondiente a la vigencia 2016, las cuales se ven reflejadas en la matriz de evaluación de Gestión y Resultados, establecida por la CGR.

2.1 EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS

La evaluación de la gestión y resultados se fundamenta en los sistemas de control de: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero y Control Interno; los cuales contemplan las variables que son verificadas y calificadas por el equipo auditor de conformidad con los procedimientos establecidos en la Guía de Auditoría de la CGR, teniendo en cuenta los principios de la gestión fiscal basados en la eficiencia, la economía, la eficacia y la equidad; obteniéndose una calificación final de gestión ponderada de **75,96** que la ubica en el rango **DESFAVORABLE**, resultante de ponderar los aspectos que se relacionan a continuación:

Tabla No. 1- Calificación de la Gestión y Resultados

COMPONENTE	Ponderación Subcomponente %	Consolidación de la Calificación	Ponderación Calificación Componente %
CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE GESTIÓN	20%	72,29	14,46
CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE RESULTADOS	30%	68,93	20,68
CALIFICACIÓN COMPONENTE LEGALIDAD	10%	72,86	7,29
CALIFICACIÓN COMPONENTE FINANCIERO	30%	90,00	27,00
CALIFICACIÓN COMPONENTE SISTEMA DE CONTROL INTERNO	10%	65,35	6,54
CALIFICACIÓN FINAL DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS PONDERADA			75,96

Fuente: Matriz de Calificación Gestión CGR

2.1.1 Control de Gestión

*La calificación de control de Gestión fue de **72,29***

2.1.1.1 Seguridad Vial

El 24 de diciembre de 2013, se celebró el contrato entre Colombia y el Banco Interamericano de Desarrollo -BID-, por \$USD 10 millones, con el objetivo de apoyar la consolidación de la Política Nacional de Seguridad Vial, cuyo fin era la reducción en el número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito; para ser ejecutado en las vigencias 2013-2017.

En mayo de 2017, se realizó el trámite de terminación del financiamiento del contrato, con un valor desembolsado de \$USD 5.1 millones (\$10.200 millones⁴), es

⁴ TRM a enero de 2014 (\$2000)

*8 de
2017*

decir, que la ejecución fue del 51%. Es de anotar, que la ejecución financiera de los diferentes componentes aprobados por el BID para desarrollar el proyecto, no alcanzaron a cumplirse en el 100%, entre los cuales se encontraba el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, cuya ejecución fue del 8% y del Componente de Planes Locales y Regionales, del 13% aproximadamente.

Con la suscripción del préstamo se pretendía desde el punto de vista social, la reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito; en un promedio anual del 3% en los índices de morbimortalidad. Además, con esta disminución de víctimas, se esperaba un ahorro de aproximadamente USD 1.360 millones, en costos derivados de los traumas en tránsito. Situación que, a 31 de diciembre de 2016, no alcanzó a cumplir el propósito.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) tiene como objetivo apoyar la implementación de una estructura que centralice un sistema eficiente y confiable de compilación y procesamiento de la información, que permita la planificación, evaluación y monitoreo de las acciones de política, estrategias, y planes de acción en seguridad vial, así como la promoción de la investigación en este campo. Sin embargo, se observó que, no obstante, la implementación de esta herramienta estaba programada en planes de acción de vigencias anteriores del Ministerio de Transporte, aún continúa en implementación y será la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la encargada de su implementación.

Desde el año 2011, por medio de la Ley 1503, *“por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía...”*, se implementaron lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial, en donde se estableció la obligatoriedad de diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuyo propósito primordial es que, por intermedio de las empresas del sector público o privado que dentro de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores y que cuenten con diez (10) o más unidades, con el fin de apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial por medio de difundir las normas de seguridad vial, generar jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial, ofrecer permanente cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción y realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.

Cinco años después, el Ministerio de Transporte emite la Resolución 1231 del 5 de abril de 2016, adoptando el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Sin embargo, a diciembre 31 de 2016, el Ministerio de Transporte desconoce el cumplimiento, aplicación y seguimiento a esta política,

24
Plek

lo cual redundaría en alcanzar los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito.

2.1.1.2 Programa Reposición vehículos de Transporte de Carga

Del análisis efectuado al Programa de Reposición vehículos de Transporte de Carga se observó que, no obstante, el Ministerio de Transporte, adoptó medidas para el saneamiento administrativo de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial entre los años 2005 y 2015, también se estableció que la entidad no cuenta con toda la información en el Sistema RUNT, sobre las matrículas de transporte de carga que permita corroborar los datos que envían los organismos de tránsito. Además, se encontró que se omitió el envío de las placas que dentro de las bases de datos del Ministerio, tienen asociados certificados de cumplimiento de requisitos o resoluciones, con los cuales ingresaron nuevos vehículos; documentos que no se tiene certeza si fueron emitidos por el Ministerio; toda vez que en visitas realizadas por la Contraloría⁵ a diferentes organismos de Tránsito, se evidenció en las carpetas originales que reposan en dichos entes, que, para algunas placas los documentos soportes de la matrícula del vehículo, no eran originales y otros fueron utilizados para el ingreso de varios vehículos y en otros casos, no fueron expedidos por el Ministerio.

En la revisión efectuada a los documentos que soportan la legalización de la matrícula correspondiente a algunos vehículos de transporte de carga, en la Secretaria de Tránsito Departamental del Huila, se encontró que, el documento soporte del registro inicial, presenta irregularidades de validez o legitimidad, ya que en las carpetas objeto de visita, al hacer un cruce de información y cotejo con los registros del grupo de notificaciones del Ministerio de Transporte, se pudo evidenciar, que no corresponden a las emitidas por la entidad, ni fueron expedidas por esta. Por lo anterior, se genera un presunto detrimento patrimonial, que compromete una presunta responsabilidad penal y disciplinaria, en cuantía⁶ de \$600 millones.

2.1.1.3 Plan Vial Regional

En el marco del programa Plan Vial Regional se han aprobado (32) Planes Viales Departamentales con corte a la vigencia 2016, no obstante, dentro del análisis efectuado se evidenciaron deficiencias en el seguimiento realizado por el Ministerio de Transporte, en lo que se refiere a brindar acompañamiento y asistencia a los

⁵ Auditorias efectuadas para las vigencias 2012, 2013 y 2014

⁶ Anexo 2 de la Relación 332 de 2017

9/11
2/14

1/15

departamentos en el desarrollo e implementación de metodologías en gestión vial, afectando el desarrollo y logro de los objetivos propuestos en el programa y por ende la gestión de la Entidad.

De otra parte, durante las vigencias 2015 y 2016 se suscribieron once (11) convenios Interadministrativos con los Entes Territoriales para contratación de Estudios y Diseños, en los cuales se observaron deficiencias en la etapa pre-contractual y contractual, impactando la gestión de la Entidad, en lo que se refiere al objetivo de brindar apoyo eficiente a los Entes Territoriales en cuanto a la gestión vial.

2.1.2 Control de Resultados

*La calificación del control de resultados fue de **68,93***

2.1.2.1 Seguridad vial

No obstante, la Ley 1702 de 2013⁷, otorgó al Ministerio de Transporte un plazo máximo de ciento ochenta (180) días siguientes a la promulgación de esta Ley, esto era a junio de 2014, para efectuar los trámites necesarios conducentes al inicio de operaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; a abril de 2017, cuarenta (40) meses después, la Agencia no había iniciado la totalidad de sus funciones, a pesar que desde abril de 2016, se contaba con los recursos situados en el patrimonio autónomo, con lo cual le permitiría a la Agencia iniciar labores.

Se observó que a 31 de diciembre de 2016, y luego de transcurrir 22 meses, el Ministerio no había reglamentado lo correspondiente las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor; los procedimientos para la determinación de los valores que por cada servicio de los actores de apoyo⁸, deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial. Igualmente, fijar las condiciones que deben reportarse de los fallecidos y lesionados en accidentes de tránsito. Con base en este reporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, debe transferir los recursos⁹ al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

⁷ Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

⁸ Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción.

⁹ uno coma cinco (1,5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) por cada necropsia médico legal registrada en el mes anterior por causa o con ocasión de accidentes de tránsito,

84
2/2

2.1.2.2 Programas Sistemas Integrados de Transporte Masivos SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM, se han visto afectados en cuanto a su desarrollo y consolidación, debido a diferentes aspectos como lo son la demanda de pasajeros, la cual no ha alcanzado los niveles esperados, igualmente, algunos sistemas no han cumplido la meta proyectada en cuanto al número de vehículos disponibles para la operación y se han evidenciado atrasos en la ejecución física de las obras de infraestructura de algunos de los sistemas.

En lo que respecta a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, se observó que no se han cumplido las metas establecidas en los documentos Conpes, en cuanto a la implementación, operación y obras de infraestructura de los diferentes sistemas de transporte.

Por lo expuesto, existen deficiencias en el seguimiento efectuado por el Ministerio de Transporte como órgano rector de la política del sector transporte, en cuanto a la adopción de estrategias y mecanismos tendientes a superar las problemáticas descritas.

2.1.2.3 Ejecución de Planes y Cumplimiento de Metas

El avance reportado para el cuatrienio del Plan Nacional de Desarrollo¹⁰, con fecha de corte a 31 de diciembre de 2016, se aprecia el cumplimiento en más del doble de la meta prevista para el cuatrienio en los kilómetros de infraestructura vial intervenida para sistemas de Transporte Urbano, al reportar la intervención de 980.73 kilómetros, superando en 72 kilómetros la meta prevista para el cuatrienio de 58 km, sin embargo, este avance en la construcción de infraestructura, no se traduce en la misma magnitud en la meta intermedia que tiene como objetivo aumentar el porcentaje de viajes realizados en medios de transporte sostenibles, los cuales registraron un porcentaje del 32%, que representa el 38% de la meta prevista para el cuatrienio de 40%.

Así mismo, se observa que los indicadores de desintegración de vehículos con peso bruto vehicular mayor a 10.5 toneladas alcanza el 50% de avance, siendo acorde al periodo analizado, sin embargo, la edad promedio de los vehículos de transporte de carga, solo se ha reducido un 25% respecto a la meta establecida en 15 años al finalizar el cuatrienio.

2016
2017

¹⁰ Ver anexo 2

En materia de seguridad vial los indicadores de cumplimiento de las metas del PND, son bajos y en el caso de las muertes en accidentes de tránsito, presentan un incremento en año 2016, al registrarse 6.806 muertes cifra superior a la presentada en el año 2014, establecida como línea base, que correspondió a 6.219, lo cual indica que las acciones emprendidas para mejorar la seguridad vial no están produciendo los resultados esperados y afecta los propósitos establecidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS que plantea la disminución a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo al año 2020.

Los avances de los productos establecidos para contribuir a alcanzar la meta de disminuir los accidentes de tránsito, también muestran un avance por debajo de lo previsto para el periodo analizado, con 47 municipios apoyados en la implementación de planes de seguridad vial que representa un avance del 37% en el cumplimiento de la meta y para el caso de las pruebas teórico prácticas estas no presentan avances a diciembre de 2016.

2.1.2.4 Cumplimiento Política de Gobierno en línea

Gobierno en Línea es la Estrategia del Gobierno Nacional, liderada por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), que busca mejorar la calidad de los servicios ofrecidos por las diversas Entidades Públicas a través de la tecnología¹¹, consta de cuatro componentes:

- TIC para Servicios
- TIC para Gobierno Abierto
- TIC para Gestión
- TIC para y la Seguridad y la Privacidad de la Información

Para la vigencia 2016, en el Ministerio de Transporte, la CGR realizó seguimiento a los dos últimos componentes, arrojando como resultado que la Entidad no alcanzó el nivel de cumplimiento del Componente TIC para la Gestión, por cuanto se determinó que tuvo un cumplimiento ponderado del 42,1%, y debía tener un avance del 50% para dar cumplimiento a lo exigido en el Decreto 1078 de 2015.

En lo relacionado con el Componente de Seguridad y Privacidad de la Información, se evidenció que la Entidad le reporta al Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones¹², que no han organizado los procedimientos, roles, y responsabilidades para el personal encargado de ejecutar las acciones asociadas

¹¹ Decreto 2573 de 2014, Título 2, Artículo 5, Componentes, Instrumentos y Responsables

¹² Oficio con código TRD: 322 de 22 de mayo de 2017

con la Implementación del Modelo de Seguridad y Privacidad de la información, de lo que se puede inferir que no existe avance en las acciones que ha realizado la entidad para dar cumplimiento al componente mencionado. No se puede identificar así el grado de avance de la Implementación del Sistema de Gobierno en Línea.

2.1.3 Control de Legalidad

La calificación del control de legalidad fue de 72,86

2.1.3.1 Defensa judicial:

Una deficiente política de Gestión de Defensa Judicial puede impactar aspectos financieros, no solo de una Entidad Gubernamental, si no el presupuesto mismo de la Nación, de ahí la importancia para el cumplimiento de aspectos misionales y operación funcional de los entes públicos, respecto de la identificación de riesgos e implementación de controles respecto del proceso descrito, tendiente a tener una herramienta de seguimiento, que conlleve a que la información que tenga la entidad de sus actuaciones judiciales sea real y actualizada, derivada de controles sistematizados y físicos, que puedan tenerse como instrumento válido en la toma de decisiones o como el control idóneo, que minimiza los riesgos identificados para la gestión de defensa del Ministerio.

2.1.3.2 Adquisición de bienes y servicios

La política de gestión pública del Estado Colombiano, le ha dado al tema de la vigilancia y seguimiento contractual y cumplimiento del objeto del contrato, una gran importancia como herramienta para minimizar los riesgos de corrupción, celebración de contratos sin el lleno de requisitos entre otros, y para ello, en la ley 1474 de 2011, incluyó un capítulo específico al tema de la supervisión e interventoría. A pesar de ello, respecto del procedimiento de adquisición de bienes y servicios el Ministerio, no tiene regulado en su mapa de riesgos, ni en los procedimientos, ni en sus manuales específicos, acciones de control respecto a la efectiva supervisión que debe efectuar de dicho procedimiento, llevando a que, en el archivo documental de seguimiento de contratos, salvo por la firma que respalda el informe del contratista, no reposa evidencia de, la actuación, análisis técnico de ejecución y seguimiento adelantado por la supervisión, que permita al ordenador del gasto o cualquier área de la entidad, desde la carpeta de seguimiento y evidencia contractual tener una herramienta que en tiempo real y con inmediatez, verificar y obtener una contextualización de las actividades de ejecución, para tomar decisiones, liquidar el contrato o conocer sus incidencias.

*del
RMA*

2.1.4 Control Financiero

La calificación de la Gestión financiera fue de 90,00

2.1.4.1 Opinión de los Estados Financieros

La opinión sobre los Estados Contables de la Entidad para el año 2016 es **Con Salvedades**.

En opinión de la Contraloría General de la República, excepto por lo expresado en el párrafo que fundamenta la opinión, los Estados Contables presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera del Ministerio de Transporte a 31 de diciembre de 2016 y los resultados de sus operaciones por el año que terminó en esta fecha, de conformidad con las normas y principios de contabilidad generalmente aceptados o prescritos por la Contaduría General de la Nación.

La opinión emitida Con Salvedades se fundamenta principalmente en:

Se presenta incertidumbre a 31 de diciembre de 2016 en las cifras reflejadas en el Grupo 16 *Propiedades Planta y Equipo* por \$17.505 millones por cuanto, contiene los bienes entregados al almacén en virtud del cambio de sede, y que eran los muebles enseres y equipo de oficina utilizados en su función misional, los cuales no han sido valorados y se encuentran en proceso de determinar su vida útil u obsolescencia. El aplicativo de Activos Fijos alcanzó un cargue de información del 80%, por cuanto existe incertidumbre de los registros que deben ingresarse, los bienes entregados en comodato ya se encuentran obsoletos o depreciados, y se encuentran en cuentas de balance. No se revelaron los 88 inmuebles que están en proceso de legalización. Así mismo, los errores o inconsistencias y de los cuales se pudo determinar su valor ascienden a \$5.550 millones.

La opinión sobre los Estados Contables de la Entidad para la vigencia 2016, es con **Salvedades** la cual varió con relación al año 2015 que fue **Negativa**.

EVALUACIÓN DEL CONTROL INTERNO CONTABLE

La calificación obedece a que el Ministerio a pesar de haber mejorado en algunos procesos, aún presenta falencias importantes en el Grupo de Propiedades Planta y Equipo dado que no se encuentra depurado en su totalidad. Aún no se registra la totalidad de las transacciones que ejecuta el Ministerio, situación que evidencia falta de control, dado que no es suficiente que el área que maneja la información la posea, esta debe ser reportada al grupo de contabilidad, a quien le corresponde

2016
2/11

hacer el estudio de las cuentas a utilizar. A 31 de diciembre no se logró cargar al 100% el nuevo aplicativo de Activos Fijos dado que, según información del Jefe del Grupo, se quiere cargar solo cifras depuradas, teniendo en cuenta que para entrar en Normas Internacionales deben ser cifras reales. Al cierre de la vigencia 2016, el área encargada se encontraba realizando entrega de los elementos devueltos por el Nivel Central a las Territoriales que las requieren, aún no se ha logrado la depuración de partidas incobrables, provisión de demandas, conciliación de cuentas recíprocas, entre otras.

Glosas de la Comisión Legal de Cuentas

Realizado el correspondiente análisis a las Glosas de la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes para la vigencia 2016, del Ministerio de Transporte, se encontró que la primera parte del requerimiento es información sobre la ejecución presupuestal, en el literal g) solicita información sobre la no ejecución durante la vigencia del rezago presupuestal a lo que la Entidad informa que solamente se ejecutó el 76% dado que algunos contratos generaron en su liquidación saldos a favor del Ministerio, y un contrato de mayor cuantía al cual se le está adelantando el proceso de incumplimiento.

El numeral 5 solicita información sobre la publicación en un lugar visible y al público y en la página de su entidad, de los informes de gestión, resultados financieros y contables correspondientes a la vigencia. Sobre esto el Ministerio informó de la publicación de los mismos en la Página Web.

De otra parte, solicita información sobre los inconvenientes presentados por aplicativos, Sistema de Información Financiera SIIF II y el Consolidador de Hacienda e Información Pública CHIP. El Ministerio contesta presentando las limitaciones presentadas:

SIIF II:

No cuenta con un módulo para el manejo de bienes de la entidad, por lo tanto, los registros que apuntan a estas operaciones deben realizarse por asiento manual.

En el módulo contable los registros de las operaciones sobre impuestos se causan por terceros y los pagos se realizan en bolsa, lo que implica realizar un doble registro, uno el pago que afecta la bolsa y el otro de forma manual para reclasificar el tercero.

2016
2017

En el módulo contable, los reportes presentan limitaciones para el análisis de la información, debido a que los reportes no son los más adecuados, ni como herramienta para realizar análisis, seguimiento y depuración de toda la información.

El CHIP:

La información del SIIF II Minhacienda se reporta en pesos y para el CHIP debe hacerse en miles de pesos, situación que genera inconsistencias por aproximaciones.

2.1.5 Evaluación del Sistema de Control Interno

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por Ministerio de Transporte, la calificación obtenida fue 1,79 puntos, que corresponde al concepto de "Parcialmente adecuado". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido es 1,65 puntos, valor correspondiente al concepto de "Con deficiencias". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje final obtenido es **1,69**, valor que permite a la Contraloría General de la República conceptuar que, para el periodo auditado, la Calidad y Eficiencia del Control Interno de la entidad es "**Con deficiencias**".

2.2 FENECIMIENTO DE LA CUENTA

Con base en la calificación de los componentes, obtenida en la evaluación de la Gestión y Resultados, la Contraloría General de la República **no fenece** la cuenta del Ministerio de Transporte, por la vigencia fiscal correspondiente al año 2016.

2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron cuarenta y dos (42) hallazgos administrativos, de los cuales diez (10) tienen presunto alcance disciplinario y uno (1) con presunto alcance fiscal, por la suma de **\$600** millones y presunta incidencia penal.

2.4 BENEFICIOS DEL PROCESO AUDITOR

Durante la vigencia 2016 se presentaron tres Beneficios de Proceso Auditor, correspondientes a:

SP
2/14

HALLAZGO	VIGENCIA	TERCERO	VALOR
27	2010	Organismos de Tránsito	521.989.871
13	2015	Universidad Distrital Francisco J. de Caldas	496.000.000
21	2015	Departamento del Chocó	1.786.442.958
TOTAL			2.804.432.829

2.5 PLAN DE MEJORAMIENTO

El Ministerio de Transporte debe ajustar el Plan de Mejoramiento que se encuentra ejecutando, con acciones y metas que permitan solucionar las deficiencias comunicadas durante el proceso auditor y que se describen en el informe.

Dicho Plan de Mejoramiento debe contener las acciones y actividades que se implementarán por parte del Ministerio, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas por el Equipo Auditor, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo.

El Plan de Mejoramiento debe ser reportado al Sistema de Rendición de Cuentas e Informes – (SIRECI), dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del informe final, así como los avances del mismo, de conformidad con lo establecido en la Resolución Orgánica 7350 del 29 de noviembre de 2013, sin perjuicio de las acciones que se adopten desde el momento en que la Entidad ha conocido de los hallazgos aquí mencionados. Sobre dicho plan, la Contraloría General de la República no emitirá pronunciamiento de coherencia e integridad, sino que dentro del siguiente proceso auditor, se evaluará la efectividad de las acciones emprendidas para los hallazgos detectados.

31 AGO. 2017

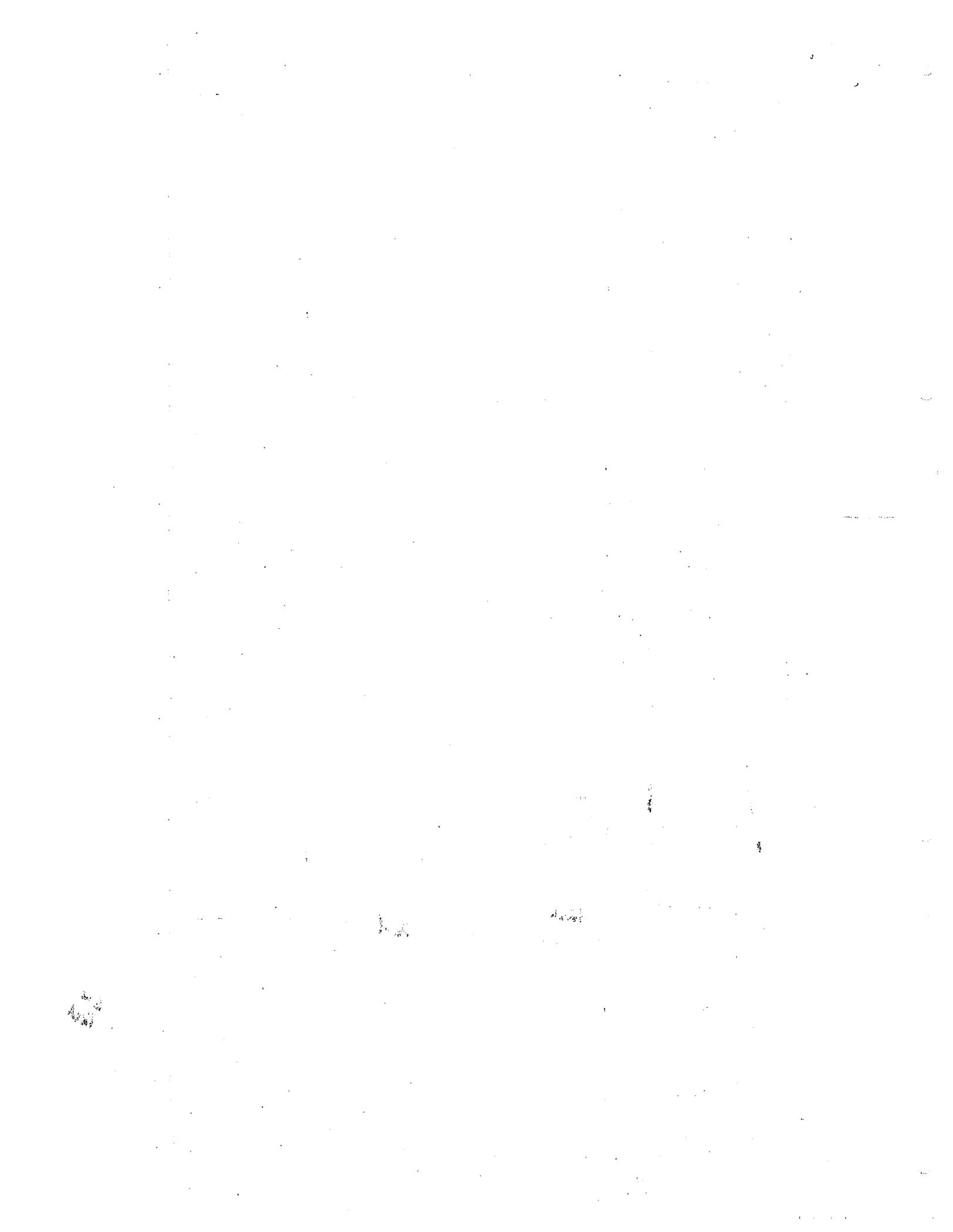

JULIAN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
 Contralor Delegado para el Sector Infraestructura Física y
 Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Director de Vigilancia Fiscal: Diego Alberto Ospina Guzmán 
 Supervisora: Rosa Díaz de Arrieta 
 Responsable de Auditoría: Luis Guillermo Hernández Ochoa 

Aprobado: Comité Técnico Sectorial N° 27 del 07 de julio de 2017

ARCHIVO: 85111-077-162 INFORME FINAL AUDITORÍA MT





3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS

La evaluación de la gestión y resultados se fundamentó en los sistemas de control: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero y de Control Interno, los cuales contemplaban las variables que fueron verificadas y calificadas por el equipo auditor en el desarrollo del proceso auditor realizado al Ministerio de Transporte, de conformidad con los procedimientos establecidos en la Guía de Auditoría de la Contraloría General de la República — CGR, teniendo en cuenta los principios de la Gestión Fiscal basados en la eficiencia, la economía y la eficacia.

3.1.1 Gestión

3.1.1.1 Macro proceso: *Formulación de Políticas, Regulación y Coordinación*

3.1.1.1.1 Proceso: Formulación de Política

Seguridad Vial

Hallazgo No. 1 Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV- Administrativo-

Con la Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014, se ajustó el PNSV 2011-2021, el cual consta de 5 líneas estratégicas o pilares: institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura y atención a víctimas, que en forma articulada buscan la reducción del número de víctimas de siniestros de tránsito.

En el Préstamo BID¹³ se aprobó una asignación de \$USD 4.7 millones (\$9.400 millones¹⁴), para implementación y socialización del PNSV, en siete subcomponentes. Recursos que a mayo de 2017, se ejecutaron en el 87%¹⁵. Sin embargo, los productos que deberían ser entregados en seis de los subcomponentes, no han sido culminados ni reglamentados tales como: Programa de educación (cursos) formulado en coordinación con el Ministerio de Educación; Manual de procesos y procedimientos para el otorgamiento de las licencias de conducción; documento que describa el programa de atención a víctimas; implementación de un Plan de Vigilancia y Control en seguridad vial que refuerce la

¹³ Préstamo BID No. 3078/OC-CO- Programa de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial- suscrito en el diciembre de 2013, por \$ USD 10 millones.

¹⁴ TRM a enero de 2014 (\$2000)

¹⁵ Valor en pesos colombianos, \$11.815 millones.

actuación de la Policía de Tránsito y Plan Nacional de Comunicación formulado con transversalidad de edad y sexo.

Revisada de manera selectiva el cumplimiento de metas determinadas a corto plazo en el PNSV y cuyo desarrollo debía efectuarse en el año 2015, (algunas de ellas se plantearon para ser ejecutadas desde el PNSV 2011-2016); se observó que no se lograron cumplir en su totalidad a 31 de diciembre de 2016, las siguientes:

- Normatividad que indique la localización de las cintas reflectivas en los vehículos de transporte de carga y servicio escolar¹⁶.
- Institucionalizar y fortalecer los Comités Locales de Seguridad Vial.
- Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro.
- Cartilla informativa sobre la política de seguridad vial de Colombia.
- Boletín anual con los principales resultados de la accidentalidad en el país.
- Creación del Portal de la Seguridad Vial cuyo propósito será informar las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, así como difundir las cartillas y boletines de los puntos anteriores y permitir un espacio para la presentación de quejas y denuncias sobre el tema.
- Los centros integrales de atención deberán preparar anualmente un programa de los cursos a realizar, indicando contenidos, tiempos, perfiles de los formadores, frecuencia, metas asociadas, entre otros aspectos.
- Definir la metodología para el cálculo de velocidad en vías urbanas.
- Desarrollo de nuevos manuales y/o guías y/o reglamentación y/o lineamientos de especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.
- Formular la reglamentación sobre Auditorías de Seguridad Vial (ASV).

Lo anterior genera retraso en el cumplimiento del objetivo del plan respecto de *“Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021”*.

Hallazgo No. 2 Préstamo BID 3078/OC-CO¹⁷ -Administrativo-

El 24 de diciembre de 2013, se celebró el contrato entre Colombia y el Banco Interamericano de Desarrollo -BID-, por \$USD 10 millones, con el objetivo de apoyar a la consolidación de la política nacional de seguridad vial, cuyo fin era la reducción

¹⁶ Con base en la Resolución 0538 de 2013, por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a cintas retrorreflectivas para uso en vehículos automotores expedido por El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

¹⁷ Apoyo a la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial

en el número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito; para ser ejecutado en las vigencias 2013-2017.

Según lo estableció el Conpes 3764 de 2013, la evaluación económica para este proyecto se calculó con base en la relación beneficio/costo estimada de acuerdo con la duración del mismo... *“En este orden de ideas, los beneficios del Proyecto se medirán por el ahorro en las pérdidas de vida o las lesiones asociadas al tránsito; no obstante, las intervenciones en seguridad vial traen consigo otros beneficios, en términos de los costos que se ahorran para la sociedad en conjunto, de difícil cuantificación...”* Se describe en dicho documento que: *...” se encontró que los traumas derivados del tránsito le cuestan al país cerca de USD 11.370 millones al año, por lo tanto y bajo el supuesto que la morbimortalidad se mantendrá estable en los siguientes cuatro años, si no se realizan intervenciones en seguridad vial, se perderán alrededor de USD 45.480 millones”.*

Además, se concluye que, con la ejecución del proyecto, *...”se espera una reducción promedio anual del 3% en los índices de morbimortalidad, esto significaría que en los próximos cuatro años se ahorrarían aproximadamente USD 1.360 millones, en costos derivados de los traumas en tránsito, monto de ahorro que se encuentra muy por encima de los USD 10 millones que se estiman para ejecutar el Proyecto”.*

Es importante mencionar que el 17 de marzo de 2014, la Contraloría General de la República, realizó un control de advertencia a los Ministerios de Hacienda y de Transporte, sobre el grave riesgo que representaba para el patrimonio público, la ejecución del contrato del crédito, advirtiendo que el costo de la deuda constituía un gasto ineficaz, innecesario e inoportuno.

Revisada la Matriz de resultados generada por el BID a 31 diciembre de 2016, se observa que, no obstante, con los recursos del préstamo, se estructuró la Agencia Nacional de Seguridad Vial¹⁸ y la ejecución financiera del subcomponente implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, fue del 83%, se observó que ninguna de las metas establecidas en las categorías de inversión del proyecto se alcanzó a cumplir en su totalidad.

Cabe resaltar, que en mayo de 2017¹⁹, se realizó el trámite de terminación del financiamiento del contrato, con un valor desembolsado de USD 5.1 millones (\$10.200 millones²⁰), es decir, su ejecución fue del 51%. Es de anotar, que la

18 Creada mediante la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013

19 Oficio 20174230155921 del 02-05-2017

20 TRM a enero de 2014 (\$2000)

ejecución financiera del componente (2) -Observatorio Nacional de Seguridad Vial- alcanzó el 8% y del Componente (3) -Planes Locales y Regionales SV- fue de 13% aproximadamente.

Tabla No. 1
Fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito total

Condiciones de la víctima	2013	2014	2015	2016p*
Muertos	6211	6352	6831	6806
Lesionados	41797	44452	45778	41772

Con base en lo registrado en la tabla No.1, se observa que el objetivo general para la suscripción del crédito, no se cumplió, por cuanto se esperaba que se presentara una reducción del número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito; en promedio anual del 3% en los índices de morbilidad. Además de la justificación social, está la económica de la suscripción del crédito con el cual se esperaba un ahorro de aproximadamente USD 1.360 millones, en costos derivados de los traumas en tránsito²¹.

Hallazgo No. 3 Observatorio Nacional de Seguridad Vial -ONSV- Administrativo-

El numeral 1.4 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, establece a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la función de *“Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.”*

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) tiene como objetivo apoyar la implementación de una estructura que centralice un sistema eficiente y confiable de compilación y procesamiento de la información, que permita la planificación, evaluación y monitoreo de las acciones de política, estrategias, y planes de acción en seguridad vial, así como la promoción de la investigación en este campo.

No obstante, de haberse establecido en la Ley 1450 de 2011, desde el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, la importancia de la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y de haber suscrito el Ministerio, contratos con FONADE²² y otros contratistas²³ para fortalecer la política pública, no se logró

²¹ Datos obtenidos del documento conpes 3764 de 2013, en el acápite de “Justificación económica y social”

²² “Ejecutar la gerencia del proyecto denominado Socialización e Implementación de las Políticas de Seguridad Vial enmarcadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 e implementación y puesta en marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial”.

²³ Contratos suscritos en las vigencias 2012 y 2013 por \$103,7 millones.

consolidar esta acción. Al respecto la Contraloría General de la República en procesos auditores de las vigencias 2012 y 2013, observó dicha situación, que permitió generar unas acciones en el plan de mejoramiento, las cuales fueron no efectivas.

Igualmente, en el contrato de préstamo con el BID se reservó una partida para el apoyo de la estructura, implementación y operación del ONSV, por USD \$2 millones, (\$ 4.000 millones²⁴), de este valor tan solo se ejecutó en los años 2014 a mayo de 2017, el 8% aproximadamente. De la gestión realizada en este componente, se resaltó en el informe de gestión²⁵, ...*“Es importante señalar que las actividades claves de la fase de implementación del ONSV que se vienen desarrollando y que se encuentran relacionadas principalmente, con la elaboración de las metodologías para la recolección, procesamiento, análisis y uso de la información para la toma de decisiones relacionadas con la seguridad vial; y la atención de los requerimientos de información de los usuarios internos y externos; y que se materializaran en la publicación de tales documentos metodológicos”*.

A 31 de diciembre de 2016, aún no se cuenta con la implementación y operación del ONSV²⁶, a pesar de conocer cifras de víctimas fatales y lesionados en accidentes de tránsito, las cuales se han venido incrementado años tras año, máxime si tenemos en cuenta la información reportada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial²⁷ donde expone que ...*“cada 76 minutos fallece una persona en Colombia en un “accidente” de tránsito cada 12 minutos resulta lesionada una persona en Colombia en un “accidente de tránsito”*”.

Se observa el retraso en la implementación de esta herramienta que permitiría un diagnóstico objetivo y efectivo de las causas de los accidentes de tránsito, entre otras; con el fin de realizar acciones y generar y fortalecer la política que permitirá la reducción de las muertes y lesionado en Colombia y cumplimiento de las metas establecidas²⁸ en el PND 2014-2018 y el PNSV.

²⁴ TRM a enero de 2014 (\$2000)

²⁵ Informe de gestión segundo semestre 2016

²⁶ En la respuesta a la observación de la CGR, oficio 20173000218601 del 06-06-2017 "cuenta con una base histórica de muertos y lesionados en accidentes de tránsito, consolidada, validada y depurada para el periodo 2005 – 2015 (definitiva) y 2016 (preliminar), que permite desagregaciones a nivel de departamentos y municipios. Adicionalmente, como resultado de la gestión de información que se ha realizado con fuentes primarias de información, actualmente es posible contar con análisis de personas con discapacidad derivada de accidente de tránsito, desagregada por departamentos y municipios; información sobre multas e infracciones de tránsito para el periodo 2005- 2014, desagregada por departamento y municipio).

²⁷ Presentación de la ANSV al Congreso en abril de 2017

²⁸ En el PND se tiene como meta que para el 2018 se espera una disminución de muertes en un 8% por accidentes de tránsito a nivel Nacional y el PNSV tiene como meta Reducir del número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021.

Por
RCC

Hallazgo No. 4 Plan Estratégico de Seguridad Vial²⁹ -Administrativo-

El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 ordenó que, *"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores... deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera."*

Mediante Resolución 1231 del 5 de abril de 2016, el Ministerio de Transporte adoptó el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, herramienta e instrumento estándar a disposición de las Autoridades y Organismos de Tránsito para la emisión de observaciones y aval de cumplimiento de los responsables en la elaboración e implementación de los mencionados Planes.

Es importante señalar que en el literal g del numeral 5 de la Guía Metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad vial, adoptada mediante Resolución 1231 de 2016, establece que todos los PESV serán reportados al Ministerio de Transporte, por las autoridades de Tránsito³⁰, en un documento desagregando por empresa, el número de personas a quien impactó el PESV, el número de vehículos que involucra y si fue o no avalado el plan.

Por lo anterior y dado que el PESV es una herramienta que cumplirá con el objetivo de vincular a las empresas del País en la Seguridad Vial como agentes responsables, se observa en el informe de gestión del II semestre de 2016 del Crédito BID, *"... Se encontró en casi todas las regiones, que las empresas de carácter nacional o locales, que entregaron su PESV ante la Superintendencia de Puertos y Transporte o ante algunos organismos de tránsito, incluso desde el año anterior, no han recibido retroalimentación alguna, lo que genera descontento y pérdida de credibilidad en el proceso y sus fines..."*, que el Ministerio de Transporte desconoce el cumplimiento, aplicación y seguimiento a esta política, lo cual redundaría en alcanzar los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito.

²⁹ El plan Estratégico es un documento de planificación, que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que debe realizar una empresa organizaciones o entidades, públicas o privadas, mediante un proceso de construcción colectiva y participativa, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito.

³⁰ Hasta tanto no entre en operación la ANSV.

Hallazgo No. 5 Planes locales y Regionales Seguridad Vial -Administrativo-

Con Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014, se ajustó el Plan Nacional de Seguridad vial 2011-2021. En el pilar Estratégico Gestión Institucional, se describe el Programa de Formulación y reforma de políticas para la seguridad vial y la acción es formular los Planes locales y departamentales de Seguridad Vial, involucrando actividades tales como. desarrollo de guías metodológicas por parte del Gobierno Nacional para la formulación integral de los planes locales/departamentales de seguridad vial.

Dentro del préstamo con el BID 3078OC/CO, se estableció el componente: “Apoyo a la formulación de Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial” con una inversión de USD\$3 millones (\$6.000 millones³¹) y cuyo objetivo fue para contribuir con la consolidación de la política nacional de seguridad vial, a través de consultorías para el desarrollo de metodologías y de la asesoría técnica a la formulación de los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) y Planes Regionales de Seguridad Vial. La ejecución financiera de este componente desde 2013-2017, fue del 13%.

Tabla No. 2

Productos	Valor en USD\$		% de ejecución
	Presupuesto	Ejecución	
Metodología desarrollada para la formulación de los PLSV y PRSV	50.000,00	47.278,28	94,6
Número de eventos de capacitación para la aplicación de la metodología a las entidades territoriales que deseen implementar planes de seguridad vial	1.172.617,65	14.284,66	1,22
Número de entidades territoriales asesoradas en la implementación de los PLSV y PRSV	852.600,00	43.279,23	5,08
Número de PLSV y PRSV adoptados por los entes subnacionales	924.782,34	124.458,10	13,5

Fuente: Datos tomados de la Matriz de resultados BID a 31 de diciembre de 2016

Como se observa en tabla No. 2, las acciones se encaminaron a revisión y elaboración de la metodología para la formulación de los PLSV y PRSV. A diciembre de 2016, se encontraba documentos para ser publicados “... *Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial, Cartilla sobre política de*”

³¹ TRM a enero de 2014 (\$2000)

89W
PLA

seguridad vial de Colombia y en la Guía de proyectos a financiar y a cofinanciar por parte de la ANSV)".

Tabla No. 3

Estado de Formulación de Política Local por parte de Ministerio de Transporte	Cantidad PSV	Participación %
PSV Implementados durante el periodo 2013	10	8,00
PSV Terminados y en Proceso de implementación 2014 - 2015	7	5,6
PSV en proceso de Actualización y/o Elaboración 2015 (pendiente de seguimiento)	8	6,4
PSV en Inicio o Ejecución de Asistencia Técnica 2016 - 2017	33	26,4
PSV en Lista de Espera de Asistencia Técnica - 2015-2017	67	53,6
Total Planes de Seguridad Vial Gestionados por el Ministerio de Transporte	125	100

Fuente: informe de actividades diciembre de 2016 contrato 156 de 2016

La implementación de los Planes en los Departamentos/Municipios³², se encuentran en proceso. Sin embargo, se observa que al 53,6% de ellos, no se les ha iniciado gestión, dado que se encuentran en lista de espera para la asistencia técnica; lo que impide la reducción de las cifras en accidentalidad, a nivel nacional y la prevención y mitigación de los accidentes viales.

3.1.1.1.2 Proceso: Seguimiento, monitoreo y control

Programa Reposición vehículos de transporte de carga

Hallazgo No. 6 Medidas saneamiento registro inicial de vehículos de carga – Administrativo-

En el Decreto 153 de 2017, se modifica y adiciona la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con las medidas especiales y transitorias para normalizar el trámite del registro inicial de vehículos de transporte de carga"

En revisión efectuada en el sistema RUNT, de una selectiva de placas de vehículos de transporte de carga, y de la información suministrada por la entidad al requerimiento de la comisión de Contraloría³³, se observó que muchos de los

³² Implementación de Planes en su totalidad para la asistencia técnica por el Ministerio.

³³ Placas: AMI194. Además en la respuesta dada por la entidad 20174020110311 del 29-03-2017, a una solicitud de la CGR, describen que "De las 5700 placas están 276 placas de diferentes vigencia, no fue posible establecer Motor Línea, número de Ejes, Configuración, Capacidad De Carga, Peso Bruto Vehicular, Modelo, Chasis, Serie, carrocería, Organismo Tránsito, Municipio, Certificado Desintegración, Fecha Certificación Desintegración, Fecha Cancelación Matrícula, Organismo De Tránsito, Matrícula Inicial, Vehículo Nuevo, la fuente de información es del concesionario Runt"

vehículos registrados en este sistema presentan omisión de datos como: motor, línea, capacidad de carga, peso bruto vehicular, modelo, organismo de tránsito; se desconoce si fue desintegrado, si hubo cancelación de matrícula y algunos continúan activos en el sistema, al igual de algunos que les otorgó el reconocimiento económico, al consultar las placas en el sistema RUNT, éste genera el siguiente mensaje: “*Los datos registrados no corresponden con los propietarios activos para el vehículo consultado*” y para otras placas³⁴, “*Para el vehículo consultado no hay información registrada en el sistema*”. Es de anotar y de acuerdo a la respuesta de la entidad, que lo referido para estas placas es que efectivamente algunas no se encuentran en el RUNT, en otra no coinciden los datos en el Sistema y otros, en el RUNT no se encuentran datos asociados que permitieran dar el reconocimiento económico.

Información relevante e importante para el Ministerio, por cuanto tiene la responsabilidad³⁵ de realizar una anotación en el registro de aquellos vehículos que presentan omisiones; información que debe ser verificada en el sistema RUNT, por los generadores de carga o las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio en la modalidad de carga, así como para las Sociedades Portuarias, los cuales deben verificar en este sistema si los vehículos que contraten la prestación del servicio o expida manifiestos de carga o que estén en proceso de enturnamiento, presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial, acorde con lo señalado en el Decreto 153/17³⁶.

Lo anterior puede generar que estas empresas contraten y generen manifiestos de carga, o en el caso de las Sociedades portuarias cuando realicen el proceso de enturnamiento, permitan prestar estos servicios a vehículos que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial, con el agravante de que se les adelanten investigaciones por esta omisión, por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte³⁷ dentro del marco de sus competencias.

Hallazgo No. 7 Listado vehículos registro inicial –Administrativo-

El artículo segundo del Decreto 153 de 2017, modificó el artículo 2.2.1.7.7.1.5 del decreto 1079 de 2015, en cuanto a “...*El Ministerio de Transporte, en un término de treinta (30) días hábiles contados a partir del 3 de febrero de 2017, enviará a los*

³⁴ SXB406, UFG368, UPJ525, WCZ316, XDJ627, entre otras. Estas placas fueron tomadas del listado entregado por la entidad a esta auditoría, sobre reconocimiento económico.

³⁵ Parágrafo 4. el artículo 2.2.1.7.7.1.5 del decreto 1079 de 2015

³⁶ Artículos 2.2.1.7.7.1.13 y 2.2.1.7.7.1.14

³⁷ De conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

organismos de tránsito los listados de los vehículos que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial, resultantes del cruce de información realizado entre los vehículos registrados que son objeto del programa de reposición vehicular, frente a las certificaciones de cumplimiento de requisitos expedidas y las pólizas aprobadas.”

De estos listados entregados a los organismos de tránsito, esta comisión efectuó una revisión³⁸ y verificación de manera selectiva de placas de vehículos de transporte de carga, encontrando que se omitió el envío de las placas que dentro de las bases de datos del Ministerio, tienen asociados certificados de cumplimiento de requisitos o resoluciones, con los cuales ingresaron nuevos vehículos; documentos que no se tiene certeza si fueron emitidos por el Ministerio; toda vez que en visitas realizadas por la Contraloría³⁹ a diferentes organismos de Tránsito, se evidenció en las carpetas originales que reposan en dichos entes, que, para algunas placas los documentos soportes de la matrícula del vehículo, no eran originales, otros fueron utilizados para el ingreso de varios vehículos y en otros casos, no fueron expedidos por el Ministerio⁴⁰.

Además, se observa en la norma mencionada que se les otorgó a los organismos de tránsito, un término de dos (2) meses contados a partir del suministro de la información por el Ministerio de Transporte, para indicar al Grupo de Reposición Vehicular de la entidad, la omisión en la que se encuentran los vehículos y se le confiere la obligación a estos organismos, de comunicar al propietario del vehículo dicha situación e informarles la posibilidad de acogerse o no al procedimiento de saneamiento; Sin embargo, no se evidencia, que los mismos Organismos de Tránsito, deban enviar al Ministerio relación de estas comunicaciones⁴¹ con el fin de que la entidad logre hacer un seguimiento efectivo del cumplimiento de la norma, tanto de los organismos de tránsito como de los propietarios de los vehículos, máxime si en la misma norma se describe...”*En los casos en que no sea posible efectuar el saneamiento del registro de los vehículos de carga, entre otras circunstancias porque el propietario actual no postuló el vehículo que presenta omisiones en su registro inicial y no adelantó los procedimientos establecidos en la presente Subsección, los Organismos de Tránsito deberán iniciar las acciones legales tendientes a obtener la nulidad de los actos administrativos expedidos por ellos mismos, a través de los cuales se efectuó el registro inicial del vehículo de transporte de carga que presenta omisiones en dicho registro”.*

³⁸ Listado que fue comparado con otros listados que fueron enviados a las comisiones de la Contraloría para las auditorías vigencias 2012, 2013 y 2014.

³⁹ Auditorías efectuadas para las vigencias 2012, 2013 y 2014

⁴⁰ Situación que se dio a conocer al Ministerio en los informes.

⁴¹ Solo exige la norma que deben enviar los listados de los vehículos que presenten omisiones.

Con respecto a lo anterior, el Ministerio informa a la comisión de la Contraloría que el Ministerio, dejará una anotación de los vehículos mal matriculados en el sistema RUNT, lo cual genera efectos directos sobre la expedición de manifiestos de carga y entornamiento en puertos. Sin embargo, continúa la incertidumbre, si serán saneados administrativamente, todos los vehículos que ingresaron desde el año 2005, bajo la política de cumplimiento de requisitos y si luego de este proceso, quedará en el sistema RUNT, la información completa y veraz, con el fin de que se puedan tomar decisiones acertadas.

Hallazgo No. 8 Política modernización parque automotor de carga - Administrativo-

Con el Decreto 1514 de septiembre de 2016, se adoptaron medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial entre los años 2005 y 2015.

Mediante Decreto 153 de 2017 se modifica y adiciona la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con las medidas especiales y transitorias para normalizar el registro inicial de vehículos de transporte de carga.

Con Resolución 332 de 2017 se definen las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga y se dictan otras disposiciones.

Del análisis a esta política emitida por el Ministerio de Transporte se observó lo siguiente:

- La norma no establece el procedimiento que se les dará a los vehículos que se matricularon con la misma aprobación de la caución o resolución; máxime si en algunos de los documentos soportes para el ingreso de los vehículos de transporte de carga, no se determinaron las características del vehículo aceptado para el registro inicial.
- No se establece el número de años máximo que deben tener los vehículos que se postulan, no obstante que la entidad tiene certeza, que se encontraron vehículos⁴² que no cumplían con los requisitos exigidos en las normas

⁴² Informe al Ministro de Transporte de la Coordinadora del Grupo de desintegración vehicular

establecidas por el Ministerio para su postulación y algunos con más de 70 años de existencia⁴³.

- El sistema RUNT, aún permite a los Organismos de Tránsito, migrar información de vehículos de transporte de carga, migración que debió haberse efectuado desde el inicio del RUNT⁴⁴.

Lo anterior genera un riesgo que ingresen vehículos de carga con irregularidades en su connotación de validez y legalidad, por la falta de la implementación de controles y seguimientos por parte del Ministerio de Transporte, lo que impacta de manera negativa la política.

Plan Vial Regional

Hallazgo No. 9 Seguimiento al programa Plan Vial Regional-PVR – Administrativo-

El Programa Plan Vial Regional a través del Ministerio de Transporte como organismo ejecutor, está orientado a brindar acompañamiento y asistencia a los Entes Territoriales en el desarrollo e implementación de metodologías en gestión vial⁴⁵, para la debida conservación de la red departamental y el fortalecimiento de las condiciones de movilización y conectividad.

El documento Conpes 3480 de 23 de julio de 2007, establece la política para el mejoramiento de la gestión vial departamental, en ella determina que *“en la medida en que se desarrolle el programa y con el fin de establecer los avances y la efectividad de la estructuración e implementación del mismo, las entidades participantes en el PVR realizarán el seguimiento y la evaluación técnica, financiera y administrativa correspondiente”*, sin embargo, durante la vigencia 2016 se evidencia que el Ministerio de Transporte ha realizado seguimiento a nueve (9) planes viales departamentales (PVD) de treinta y dos (32) planes aprobados, así:

⁴³ vehículos abandonados que no eran aptos para ingresar al proceso y vehículos armados con piezas de distintos vehículos

⁴⁴ Migración que debió ser en el año 2009, de acuerdo a lo registrado por la Coordinadora del Grupo Reposición Integral Vehicular.

⁴⁵ Gestión vial: Actividades que tienen por objetivo conservar las condiciones de seguridad, capacidad y movilidad, por un lapso de tiempo, minimizando los costos económicos y los impactos negativos sociales y ambientales.

Tabla No. 4

SEGUIMIENTO VIGENCIA 2016		
Ítem	Departamento	Fecha de Aprobación del PVD
1	Arauca	18-Dic-09
2	Atlántico	16-Sep-09
3	Bolívar	21-Oct-09
4	Boyacá	16-Dic-09
5	Cauca	18-Dic-09
6	Guaviare	19-Jul-16
7	Nariño	10-Sep-09
8	Putumayo	22-Mar-11
9	Quindío	14-Sep-09

Fuente: Ministerio de Transporte - Respuesta oficio MT-010

Lo anterior indica, que durante la vigencia 2016 se realizó seguimiento al 28% de los planes viales departamentales aprobados, circunstancia que expone deficiencias en el seguimiento efectuado por el Ministerio de Transporte al Programa Plan Vial Regional, afectando de esta manera, la gestión de la Entidad y de su Plan de Acción para la vigencia, en lo que respecta al propósito de asistir eficiente y continuamente a los Entes Territoriales en materia de gestión vial departamental, igualmente genera afectación al desarrollo y logro de los objetivos propuestos en el programa.

Hallazgo No. 10. Actualización Planes Viales Departamentales (PVD) – Programa Plan Vial Regional –Administrativo-

El programa Plan Vial Regional (PVR) a través del Ministerio de Transporte, busca asistir a los Entes Territoriales en la elaboración y/o actualización de los Planes Viales Departamentales, lo anterior con el fin de establecer las prioridades de inversión en la red vial y orientar la ejecución de las actividades propias de los proyectos de Infraestructura y Gestión Vial de cada departamento.

Si bien es cierto, los Planes Viales Departamentales (PVD) están proyectados para inversión e intervención a diez (10) años, se ha evidenciado la necesidad de actualizarlos, debido al aumento del tránsito y transporte de las vías territoriales, el crecimiento de la demanda en el mejoramiento de la infraestructura y la incorporación de criterios de intermodalidad, conexión e integración de la malla vial existente; por ello cinco (5) departamentos han realizado la actualización del PVD, tres (3) departamentos se encuentran en proceso de actualización y once (11) departamentos con Planes Viales Departamentales aprobados entre el año 2009 y 2010 a la fecha no se han actualizado, demostrando deficiencias en los mecanismos adoptados por el Ministerio de Transporte para apoyar, asesorar y acompañar a los

Handwritten signature or initials

Entes Territoriales en la actualización de los PVD, situación que genera afectación en el reconocimiento de las condiciones y características actuales de la red vial, para la estructuración de nuevos proyectos de infraestructura.

Tabla No. 5

ACTUALIZACIÓN DE PLANES VIALES DEPARTAMENTALES			
Ítem	Departamento	Fecha de Aprobación del PVD	Fecha de actualización del PVD
1	Arauca	18-Dic-09	15-Jun-12
2	Atlántico	16-Sep-09	15-Dec-16
3	Bolívar	21-Oct-09	Sin actualizar
4	Boyacá	16-Dic-09	En proceso de actualización Avance 48%
5	Caldas	20-May-09	En proceso de actualización Avance 90%
6	Casanare	6-Ago-10	Sin actualizar
7	Cauca	18-Dic-09	Sin actualizar
8	Córdoba	21-Oct-09	Sin actualizar
9	Cundinamarca	8-Feb-10	En proceso de actualización Avance 28%
10	La Guajira	20-Oct-09	Sin actualizar
11	Huila	21-Oct-09	Sin actualizar
12	Meta	10-Sep-09	Sin actualizar
13	Nariño	10-Sep-09	Sin actualizar
14	Quindío	14-Sep-09	Sin actualizar
15	Risaralda	22-Dic-09	13-Dec-16
16	San Andrés, Providencia y Santa Catalina	20-Ene-15	11-Nov-15
17	Santander	16-Sep-09	Sin actualizar
18	Sucre	16-Abr-10	Sin actualizar
19	Tolima	26-Oct-09	14-Dec-16

Fuente: Ministerio de Transporte - Respuesta oficio MT-010

Hallazgo No. 11. Convenios Interadministrativos Estudios y Diseños (vigencias 2015 y 2016) – Programa Plan Vial Regional –Administrativo-

El Ministerio de Transporte, con el propósito de fortalecer el Programa Plan Vial Regional, proporciona recursos a cada departamento para la contratación de Estudios y Diseños de alguna de las vías priorizadas en el Plan Vial Departamental (PVD), a través de convenios interadministrativos suscritos con los Entes

Territoriales; durante las vigencias 2015 y 2016 se firmaron once (11) convenios los cuales se describen a continuación:

Tabla No. 6

CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS VIGENCIAS 2015 Y 2016				
Ítem	Departamento	No. Convenio interadministrativo	Fecha de suscripción del convenio	Valor del convenio (Millones)
1	Amazonas	346 de 2015	23/06/2015	733
2	Antioquia	501 de 2016	14/10/2016	500
3	Guainía	397 de 2016	16/08/2016	400
4	Guaviare	407 de 2016	30/08/2016	500
5	Magdalena	557 de 2015	30/11/2015	1.000
6	Norte de Santander	350 de 2015	23/06/2015	1.000
7	Putumayo	556 de 2015	30/11/2015	833
8	Risaralda	516 de 2016	19/10/2016	400
9	San Andrés, Providencia y Santa Catalina	351 de 2015	23/06/2015	500
10	Santander	478 de 2016 (inventarios)	30/09/2016	300
11	Vaupés	355 de 2015	30/11/2015	1.133

Fuente: Ministerio de Transporte - Respuesta oficio MT-017

Una vez analizada la información aportada por el ente auditado, se identifican las siguientes deficiencias en la etapa pre-contractual y contractual de los convenios interadministrativos mencionados:

- El objeto de los convenios (exceptuando los departamentos de Guainía y Guaviare) no especifica la vía en la cual se realizará la inversión de los recursos para la contratación de estudios y diseños, esta se define de manera posterior en el documento "Aprobación de Vías" expedido por el Supervisor del convenio, así:

Tabla No. 7

Departamento	No. Convenio interadministrativo	Fecha de suscripción del convenio	Fecha de "Aprobación de vías"
Amazonas	346 de 2015	23/06/2015	24/06/2015
Antioquia	501 de 2016	14/10/2016	22/11/2016
Magdalena	557 de 2015	30/11/2015	21/12/2015
Norte de Santander	350 de 2015	23/06/2015	24/06/2015
Putumayo	556 de 2015	30/11/2015	30/12/2015
Risaralda	516 de 2016	19/10/2016	22/11/2016

Handwritten signature and initials

Departamento	No. Convenio interadministrativo	Fecha de suscripción del convenio	Fecha de "Aprobación de vías"
San Andrés, Providencia y Santa Catalina	351 de 2015	23/06/2015	24/11/2015
Santander	478 de 2016	30/09/2016	23/11/2016
Vaupés	355 de 2015	30/11/2015	21/12/2015

Fuente: Información obtenida respuesta de la Entidad al oficio MT-025 Radicado MT 20173000141391 de 21-04-17

- Desde la fecha en que se realiza la transferencia de los recursos por parte del Ministerio, hasta la fecha en que se firma el contrato de estudios y diseños por el Departamento, se identifica que transcurre un periodo de un año o más, sin que dichos recursos sean ejecutados; en el caso de los convenios suscritos en la vigencia 2015 con los departamentos de Putumayo y Vaupés y en los cuales se transfirieron los recursos desde febrero de 2016, a marzo de 2017, no se cuenta con el contrato objeto del convenio interadministrativo.
- El instructivo "Plan Vial Regional" Código: AAT-I-002 Versión: 002 de fecha 3 de abril de 2014, se encuentra desactualizado en cuanto al proceso de contratación de los estudios y diseños (ahora a cargo de los Entes Territoriales); por cuanto a la fecha no se cuenta con un procedimiento específico para la realización del seguimiento efectuado por el Ministerio a los recursos transferidos para la contratación de estudios y diseños.

Las deficiencias anteriormente descritas denotan que existen debilidades en el seguimiento efectuado por el Ministerio de Transporte a los recursos transferidos a los departamentos, dentro del marco del Programa Plan Vial Regional, igualmente se evidencian falencias en la formulación del objeto de los convenios interadministrativos, dichas circunstancias afectan el propósito de propender por un desarrollo eficiente del programa en los departamentos.

3.1.2 Resultados

3.1.2.1 Macro proceso: Formulación de Políticas, Regulación y Coordinación

3.1.2.1.1 Proceso: Formulación de Política

2017
R154

**Hallazgo No. 12 Reglamentación Artículo 30 de la ley 1753 de 2015⁴⁶ -
Administrativo y presunta incidencia Disciplinaria-**

El artículo 20 de la ley 1702 de 2013⁴⁷, determinó que... *“El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor, expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio; incluyendo los correspondientes a los valores que, por cada servicio, deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial...”*

Esta ley, fue modificada 18 meses después por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015 dándole al Ministerio de Transporte, un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la ley, es decir, hasta diciembre de 2015. Además, se incluyó el deber de aplicar un procedimiento para la determinación de los valores que por cada servicio de los actores de apoyo⁴⁸, deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial.

A diciembre de 2016, y luego de transcurridos 22 meses de la entrada en vigencia de la Ley 1753 de 2015, se observa que el Ministerio de Transporte no ha reglamentado⁴⁹ el mencionado artículo con relación a los rangos de precios para servicios prestados por los Centros de Enseñanza Automovilística y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción; generando con ello, que no se estén transfiriendo recursos a la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-, por cada uno de los servicios prestados por los diferentes organismos de apoyo. Además, genera una presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento a los términos establecidos en la citada Ley.

⁴⁶ Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018

⁴⁷ Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

⁴⁸ Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción.

⁴⁹ En el oficio 20171300178321 del 15-05-2017, el Ministerio señala que *“la honorable Corte Constitucional ha señalado en tesis jurisprudencial que dicho poder reglamentario no puede estar sometido a plazo restrictivo, aún se trate de ordenación del legislador, pues ello contradice la esencialidad de dicho poder señalado por la Constitución Nacional al Presidente de la República en virtud del numeral 11 del artículo 189 de la Carta Política, dignidad que lo conserva para la cumplida ejecución de la ley en vigencia de la misma...”*. De lo anterior es importante aclarar que la ley 1101/06 es una ley general para turismo y por lo tanto no cubre lo estructurado en la ley 1753/15 por la cual se expidió el PND 2014.2018, esta última comporta una ley macro de lineamiento de política pública. Desde el punto de vista del artículo 30 de dicha ley, comporta el principio de validez y vigencia normativo y reglamentario, mientras no sea demandada directamente.

Hallazgo No. 13 Condiciones de reporte accidentes de tránsito -Administrativo y Presunta incidencia Disciplinaria-

El párrafo segundo del artículo 30 de la ley 1753 de 2015, estipula que *“...la Agencia Nacional de Seguridad Vial transferirá al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, uno coma cinco (1,5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) por cada necropsia médico legal registrada en el mes anterior por causa o con ocasión de accidentes de tránsito, una vez remita la información de fallecimientos y lesiones bajo las condiciones de reporte fijadas por el Ministerio de Transporte...”*

El Ministerio de Transporte es el encargado de formular y adoptar políticas, planes programas, proyectos y regulación en materia de tránsito, transporte e infraestructura en los modos de transporte y dentro de estos le corresponde las funciones de fijar y adoptar políticas, planes y programas en materia de seguridad vial.

A abril de 2017, casi dos años después de la promulgación de la Ley 1753 de 2015, el Ministerio de Transporte aún no ha fijado lo establecido en el párrafo segundo del artículo 30, con relación a fijar las condiciones que se deben reportar, de los fallecidos y lesionados en accidentes de tránsito. Con base en este reporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, debe transferir los recursos⁵⁰ al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Lo anterior genera incumplimiento a los términos establecidos en la citada Ley, lo cual ha demorado la transferencia de recursos, para que se financien las actividades médico legales y de información relacionadas con accidentes y hechos de tránsito, que debe realizar el Instituto Nacional de medicina Legal y una presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento a los términos establecidos en la citada ley.

Hallazgo No. 14 Apoyo a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Administrativo con presunta incidencia disciplinaria-

En el artículo 1 de la ley 1702 de 2013, se establece la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad descentralizada del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

894
RGA

⁵⁰ uno coma cinco (1,5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) por cada necropsia médico legal registrada en el mes anterior por causa o con ocasión de accidentes de tránsito.

Así mismo, en el artículo 3, se estipula que la Agencia tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.

En el numeral 2 del artículo 21 de esta ley, se estableció que el Ministerio de Transporte contaría con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días siguientes a la promulgación de la Ley 1702 de 2013, esto era a junio de 2014, para efectuar los trámites necesarios conducentes al inicio de operaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. No obstante, la entidad haber efectuado labores presupuestales y de otra índole, pertinentes a dar inicio a la Agencia, se observa⁵¹, que a abril de 2016, la Agencia contaba con los recursos situados en el patrimonio autónomo, lo cual le permitiría dar inicio a las funciones. Sin embargo, a abril de 2017, cuarenta (40) meses después, el Ministerio aún continuaba con el apoyo administrativo de la Agencia.

Además, en la cláusula quinta del Convenio Interadministrativo suscrito entre el Ministerio de Transporte y la Agencia⁵², se estableció que el plazo del mismo, sería hasta el 31 de diciembre de 2016. Empero, el 1 de enero de 2017, se suscribió el Otrosí No. 01 de prórroga al Convenio, por cuatro (4) meses adicionales⁵³.

Lo anterior tendría una presunta incidencia disciplinaria por incumplimiento a lo estipulado en el numeral 2 del artículo 21 de la Ley 1702 de 2013, aunado al desgaste administrativo para la entidad, dado que a abril de 2017, el Ministerio aún continuaba encargado de las funciones administrativas y presupuestales de la Agencia, ejecutadas con el talento humano del Ministerio.

Hallazgo No. 15 Supervisión Convenio Interadministrativo 464 de 2015 – Administrativo con presunta incidencia disciplinaria-

El Ministerio de Transporte suscribió el Convenio Interadministrativo No. 464 del 31 de agosto de 2015, con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuyo objeto es aunar esfuerzos para la puesta en marcha de la Agencia.

Se evidencia que, en dicho Convenio, los ordenadores del gasto, cuyo carácter funcional y administrativo le dan la calidad de ejecutores del acuerdo, para el presente, fueron designados igualmente como supervisores, confundiéndose la

⁵¹ Oficio 20171300178321 del 15-05-2017 respuesta de la entidad a la observación

⁵² Convenio Interadministrativo suscrito entre el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por el cual se pone en marcha la Agencia mencionada (en el Decreto 1580 del 31 de julio de 2015, se encarga a la Asesora de despacho del Ministerio, de las funciones de Directora General, posteriormente con Decreto 1048 del 24 de junio de 2016, se encarga a la Secretaría General del Ministerio de Transporte).

⁵³ Solicitud efectuada por el Director General

calidad de ejecutor y garante del cumplimiento obligacional derivado del acuerdo contractual, en una sola persona.

Lo anterior, ya que sin consideración a lo establecido en el numeral (a) del acápite 7 y (k) del 8.2 del manual de supervisión de la entidad, se estableció en el numeral a y b de la cláusula 6 del convenio, que los representantes legales fungieran como supervisores.

Llevando a que quienes solicitan o recomiendan la adición financiera o administrativa, ampliación del plazo, que deban pronunciarse sobre aspectos en la ejecución; sean los mismos que deban legalizar con sus firmas tales actos contractuales; afectando el principio de coordinación que se debe tener en cuenta en toda actuación administrativa. Además, no se observó dentro del contrato, los informes, ayudas de memoria, viabilidad de la prórroga del Convenio y de los informes que como supervisores se deben tener de acuerdo a lo establecido en la Cláusula Séptima del Convenio⁵⁴. Desconociendo presuntamente, el debido cumplimiento de los deberes y prohibiciones contenidos en el artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

3.1.2.1.2 Proceso: Seguimiento, monitoreo y control

Programa desintegración vehículos de transporte de carga

Hallazgo No. 16. Registro de Vehículos de carga -Administrativo y presunta incidencia disciplinaria, fiscal y penal-

Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.1.7.7.1.1. *“tiene por objeto adoptar medidas especiales y transitorias, para resolver la situación administrativa de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial entre los años 2005 y 2015”*.

Resolución 332 de 2017, *“por la cual se definen las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga y se dictan otras disposiciones”*.

En la revisión efectuada a los documentos que soportan la legalización de la matrícula correspondiente a algunos vehículos de transporte de carga, en la Secretaria de Tránsito Departamental del Huila, se encontró que, el documento

RSCM
RAA

⁵⁴ En el oficio 20171300178321 del 15-05-2017, la entidad esboza que se informa que dentro de la carpeta del contrato del convenio se anexaron los informes de supervisión, sin embargo, no se anexaron dentro de la respuesta y en la carpeta del convenio no se encuentran dichos documentos.

soporte del registro inicial, presenta irregularidades de validez o legitimidad⁵⁵, ya que en las carpetas objeto de visita⁵⁶, al hacer un cruce de información y cotejo con los registros del grupo de notificaciones del Ministerio de Transporte, se pudo evidenciar, que no corresponden a las emitidas por la entidad, ni fueron expedidas por ésta. Además, para otro vehículo⁵⁷, en los documentos soportes de matrícula inicial, no se le encontró la Resolución o Certificado para su Matrícula Inicial.

Lo anterior, por debilidades en los controles de coordinación e información implementados por los organismos de tránsito para el proceso de matrícula de vehículos de transporte de carga, lo que ha llevado a que esta situación se presente con periódica frecuencia, la cual ha sido detectada por la Contraloría General de la República mediante hallazgos de auditoría, desde las vigencias 2012.

Llevando al Ministerio de Transporte⁵⁸, a adelantar gestión tendiente a la identificación de vehículos de transporte de carga, cuya matrícula inicial no se generó con los requisitos exigidos en las normas.

Se genera un presunto detrimento patrimonial⁵⁹, que podría generar una posible responsabilidad fiscal, penal y disciplinaria, en cuantía de \$600 millones.

Sistemas Integrados de Transporte Masivos SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP

Hallazgo No. 17. Demanda de pasajeros de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM –Administrativo-

La Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, impulsa la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en las principales ciudades del País con población superior a 600 mil habitantes, promoviendo que los sistemas de transporte público de pasajeros alcancen la meta en cuanto a la demanda proyectada, a través de diferentes medidas que prioricen la utilización de los diferentes sistemas.

⁵⁵ Resoluciones 048704 del 12/12/2011, 049801 del 23/03/2012, 049816 del 30/03/2012, 049835 del 02/04/2012, 049827 del 25/04/2012 y 049826 del 25/04/2012.

⁵⁶ THR608, THR670, THR671, THR712, THR707 y THR708

⁵⁷ PlacasTHR816

⁵⁸ Decreto 153 de 2017

⁵⁹ Los procedimientos de matrícula que evidenció la CGR, al efectuarse con documentos irregulares, han impedido la acción de la entidad para generar la indemnización que por 100 millones de pesos (Anexo 2 de la Resolución 332 de 2017), debería cancelar el propietario de un vehículo nuevo ingresado al parque automotor, sin haber cumplido el compromiso de desintegración de un vehículo similar y que no ha sido posible hacer efectivo al no haber sido detectados por la entidad en tiempo.

A pesar de lo anterior, la demanda de pasajeros no ha alcanzado los niveles esperados, por cuanto se ha evidenciado que los sistemas de transporte masivo movilizan menos pasajeros que los inicialmente proyectados, presentando una diferencia entre la demanda proyectada inicialmente y la demanda actual, como se describe a continuación:

Tabla No. 8

DEMANDA DE PASAJEROS SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM)				
SITM	Demanda proyectada CONPES (Pasajeros/día)		Demanda Real a sep/2016 (Pasajeros/día)	Demanda Real (%)
Barranquilla - Transmetro	Conpes 3306 de 2004	476.143 ⁶⁰	133.000	27.9%
Bogotá - Transmilenio	Conpes 3093 de 2000	5.099.866 ⁶¹	2.452.389	48.0%
Bucaramanga - Metrolínea	Conpes 3552 de 2008	387.446 ⁶²	108.100	27.9%
Cali - MIO	Conpes 3166 de 2002	1.148.000 ⁶³	447.000	38.9%
Cartagena - Transcaribe	Conpes 3259 de 2003	496.805 ⁶⁴	95.311	19.1%
Medellín - Metroplús	Conpes 3573 de 2009	176.460 ⁶⁵	151.920	86.0%
Pereira - Megabus	Conpes 3220 de 2003	150.800 ⁶⁶	105.559	69.9%

Fuente: Datos de documentos Conpes e Informes de Gestión Trimestral SITM

Factores como el crecimiento en la compra de vehículos particulares, el alto índice de motorización, el transporte ilegal y el paralelismo del transporte convencional, han incidido en la baja cobertura de la demanda de pasajeros de los SITM, situación que demuestra deficiencias en el seguimiento efectuado por el Ministerio de Transporte como órgano rector de la política del sector transporte, en cuanto a la adopción de estrategias y mecanismos efectivos para incrementar la demanda de los diferentes sistemas, afectando el desarrollo y la consolidación de los SITM del país.

Hallazgo No. 18. Flota de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM –Administrativo-

La Política de Transporte Urbano⁶⁷ propende por mejorar la calidad del servicio de transporte público en el país, en diferentes aspectos como es el caso del aumento

⁶⁰ Conpes 3306 de 2004 "...Atención de demanda de transporte público año 2009, 42% ..."

⁶¹ Conpes 3093 de 2000 "...Anexo 6 – Metas Año 2016 (5.099.866 total pasajeros/día) ..."

⁶² Conpes 3552 de 2008 "...traducidos en viajes pagos representan...387.446 en el Sistema Metrolínea, para el año 2009..."

⁶³ Conpes 3166 de 2002 "...Cuadro 1 Composición de la Demanda Diaria de Transporte Año 2015..."

⁶⁴ Conpes 3259 de 2003 "... Cuadro 1 – Demanda del nuevo sistema (2003) ..."

⁶⁵ Conpes 3573 de 2009 "...arrojó un valor de 1.604.185 viajes en transporte público en un día típico laboral en el Valle de Aburrá... se determinó que la cobertura del proyecto Metroplús será del 11% del total de la demanda de transporte público..."

⁶⁶ Conpes 3220 de 2003 "...El cálculo de ingresos se trabajó con una demanda diaria del sistema de 150.800 viajes..."

⁶⁷ Documento Conpes 3167 de 2001 "Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros"

en la capacidad transportadora de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, situación que no se ha presentado, por cuanto algunos sistemas no han cumplido la meta proyectada en cuanto al número de vehículos disponibles para la operación del SITM, como se describe a continuación:

Tabla No. 9

BALANCE DE LA FLOTA		
SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO - SITM		
SITM	FLOTA PROYECTADA	FLOTA ACTUAL
Barranquilla - Transmetro	284 Flota total	234 Flota total
Cali - MIO	911 Flota total	884 Flota total
Pereira - Megabus	56 Articulados	35 Articulados

Fuente: Datos Informes de Gestión Trimestral SITM

Adicionalmente, el SITM de la ciudad de Cali únicamente programó 681 buses⁶⁸ en el mes de septiembre de 2016, lo que nos indica que el sistema operó con el 74.7% de la flota contractual, operación que se encuentra por debajo del total de los vehículos proyectados.

Dicha situación, refleja que las acciones estratégicas adoptadas a través del seguimiento⁶⁹ efectuado por el Ministerio de Transporte a los SITM no han sido efectivas, afectando la prestación adecuada del servicio.

Hallazgo No. 19. Operación del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP de Armenia –Administrativo-

Los mecanismos de seguimiento a las políticas de operación del sistema Estratégico de Transporte Público - SETP de Armenia, que debía efectuar el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en la Resolución 269 de 2012, no han logrado los efectos de impacto y eficacia que hubieren conllevado a que los Entes Gestores del proyecto, hubieren dado cumplimiento a las metas de operación del sistema, en los términos y plazos establecidos en el Conpes 3572 de 2009.

Lo anterior, por cuanto dicho Sistema debía desarrollarse en tres (3) fases, entre el segundo semestre de 2009 y el segundo semestre de 2011⁷⁰, fecha esta última en que debía entrar en operación, de acuerdo a lo establecido en el documento Conpes mencionado; en visita efectuada a la ciudad de Armenia se evidenció, que a la fecha

⁶⁸ Según informe trimestral julio-septiembre de 2016 - Ministerio de Transporte

⁶⁹ Resolución 269 de 2012 - Artículo 3 "...Hacer seguimiento a los esquemas y planes de operación de los sistemas de transporte urbano cofinanciados por la Nación y al conjunto de mecanismos que potencialicen su impacto positivo en los niveles de demanda y de servicio..."

⁷⁰ De acuerdo al PND 2010-2014 "...Para cumplir con los objetivos de la Locomotora de Vivienda y Ciudades Amables, se deberán llevar a cabo intervenciones integrales de movilidad y desarrollo urbano que se articulen con el ordenamiento territorial, apoyando y promocionando soluciones de transporte público masivo..."

de esta auditoría y casi seis (6) años después de lo previsto, el sistema aún no se encuentra en operación, debido a que no se han dispuesto parámetros efectivos de implementación del SETP, igualmente, aún no se han definido los componentes de operación a implementar, resultado de la estructuración Técnica, Legal y Financiera contratada por el Ente Gestor, situación que prolonga el acceso a la prestación de un servicio de transporte de calidad, oportuno y confiable para la población de la ciudad de Armenia y sus alrededores.

Hallazgo No. 20. Avance de las obras de infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM y Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP –Administrativo-

Como estrategia para solucionar la problemática evidenciada en el transporte público de pasajeros en el país, el Gobierno Nacional establece dentro de sus políticas⁷¹, la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, con el fin de mejorar la prestación del servicio de transporte, aumentar la calidad de vida de la población, incrementar la economía, acrecentar la competitividad de las ciudades, entre otras.

Así las cosas, uno de los componentes de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo es la infraestructura, la cual es requerida para mejorar la accesibilidad a los sistemas de transporte y cubrir las necesidades de movilización en condiciones de calidad, oportunidad y eficiencia.

En consecuencia, se expone el avance de las obras de infraestructura de algunos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país, los cuales presentan atrasos en su ejecución física, así:

Tabla No. 10

AVANCE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO – SITM		
SITM	Fecha ejecución infraestructura según CONPES	Avance obras Infraestructura a marzo/2017
Barranquilla - Transmetro	Conpes 3788 de 2013 (2010-2015)	Predio (91%) Par Vial (65%)
Bucaramanga - Metrolínea	Conpes 3552 de 2008 (2010)	Puentes peatonales (64%) Portales – Patio talleres (0%)
Cali - MIO	Conpes 3767 de 2013 (2009-2016)	Terminales de cabecera (60%) Terminales intermedias (50%) Puentes peatonales (88%) Intersecciones vehiculares a desnivel (88%)

⁷¹ Documentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005

AVANCE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO – SITM		
SITM	Fecha ejecución infraestructura según CONPES	Avance obras Infraestructura a marzo/2017
		Patios y talleres (50%)
Cartagena - Transcaribe	Conpes 3823 de 2014 (2019)	Patio alterno (0%) Corredores de pre tróncales (85%) Área de portales y patios (5%) Señalización y señalética (50%) Paraderos de rutas de precarga (0%) Construcción rutas de precarga (0%)
Medellín - Metroplus	Conpes 3573 ce 2009 (2009-2012)	Patio U de Medellín (75%) Pre troncal sur Medellín (0%) Pre troncal Itagüí, Quebrada Doña María (61.6%) Pre troncal Envigado (61%) Estaciones pre troncal Medellín, Itagüí y Envigado (0%)

Fuente: Datos Informes de Gestión Trimestral SITM (Mintransporte), Documentos CONPES y oficio de respuesta MT20173000222001

Adicionalmente, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, establece como meta la prestación de servicios de transporte público de pasajeros del país, bajo parámetros de calidad, para lo cual, es fundamental el desarrollo de diversas obras que componen la infraestructura de los sistemas de transporte; dichas obras, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), presentan atrasos con respecto a lo proyectado en los diferentes documentos Conpes, como se describe a continuación:

Tabla No. 11

AVANCE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO – SETP		
SETP	Fecha ejecución infraestructura según CONPES	Avance obras Infraestructura a marzo/2017
Armenia	Conpes 3572 de 2009 (2009-2012)	Vías Nuevas (58,90%) Rehabilitación o mantenimiento Malla Vial (77.87%) Renovación y construcción de andenes (60.93%) Terminales de intercambio (0%) Terminales de ruta (0%) Paraderos con espacio público (44.44%)
Montería	Conpes 3638 de 2010 (2010-2011)	Vías (90%) Puentes vehiculares y peatonales (50%) Paraderos y estaciones del sistema (7%) Patios, talleres y pasos a desnivel (0%)

AVANCE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO – SETP		
SETP	Fecha ejecución infraestructura según CONPES	Avance obras Infraestructura a marzo/2017
		Puntos de descentralización (11%)
Neiva	Conpes 3756 de 2013 (2014-2018)	Vías (6.5%) Rehabilitación de vías y andenes (0%) Peatonalización (0%) Obras de urbanismo (0%) Patio/Taller (0%) Terminales de ruta (0%) Sistema centralizado semaforización (6%)
Pasto	Conpes 3682 de 2010 (2009-2012)	Reconstrucción y mantenimiento de la malla vial (57.5%)
Popayán	Conpes 3602 de 2009 (2010-2012)	Vías nuevas (0%) Vías reconstrucción (9.3%) Vías rehabilitación (0%) Terminales de transferencia (0%) Paraderos con espacio público (0%) Paraderos cubiertos (0.5%) Paraderos demarcados y señalizados (4.8%) Puentes peatonales (0%) Cicloruta (0%)
Santa Marta	Conpes 3548 de 2008 (2009-2012)	Paraderos (0%) Terminales (0%)
Sincelejo	Conpes 3637 de 2010 (desde 2010)	Recuperación vial (40%) Espacio público, andenes (40%) Box Couvert / Deprimido Canal (75%) Señalización Vertical y Horizontal (18%)
Valledupar	Conpes 3656 de 2010 (2010-2012)	Construcción vías nuevas (73%) Rehabilitación malla vial (46%) Rehabilitación red peatonal (0%) Construcción ciclorutas (30%) Adecuación intersecciones (0%) Paraderos y Portales (0%)

Fuente: Datos Informes de Gestión Trimestral SETP (Mintransporte), Documentos CONPES y oficio de respuesta MT20173000222001

Por lo anterior, se observa que la ejecución de las obras de infraestructura de algunos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP han tardado más de lo previsto, circunstancia que evidencia que los mecanismos de seguimiento al avance físico de

los contratos de obra⁷² de los SITM y SETP adoptados por el Ministerio de Transporte, no han sido efectivos, situación que prolonga las mejoras requeridas en la prestación adecuada del servicio de transporte público de pasajeros y por ende afecta la consolidación de los sistemas de transporte del país.

Ejecución de Planes y Cumplimiento de Metas

Hallazgo No. 21 Plan de Acción Institucional –Administrativo–

Con la Ley 1753 del 09 de junio de 2015 se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país".

El Sistema de Gestión integrado, establece entre otros objetivos: *"Planificar, estandarizar, armonizar, articular, implementar y hacer seguimiento al sistema de gestión Integrado del Ministerio de Transporte para mejorar continuamente su eficacia, eficiencia y efectividad de acuerdo con las metas institucionales"*.

De la revisión efectuada a las metas y compromisos estructurados por la entidad, tendientes a articular las acciones componentes del Plan de Acción, con las metas cuatrienales del Plan Estratégico y el Plan Nacional de Desarrollo, se evidencia que, de las actividades programadas y que debían ejecutarse en las diferentes áreas misionales del Ministerio en la vigencia 2016, solo se logró un cumplimiento del 60,8%⁷³.

Lo anterior ya que, a la revisión de seguimiento del avance del segundo trimestre del Plan de acción Institucional, 13 acciones presentaban un avance promedio entre 0 y 5%, lo que al parecer no dejó el tiempo suficiente para la realización total de la acción, en el periodo comprendido del segundo semestre.

Impactando de manera negativa, el cumplimiento y realización en debida forma, de los componentes de gestión, respecto a la ejecución de las estrategias, actividades e indicadores, con que se había comprometido el Ministerio de Transporte, para el cumplimiento de los objetivos institucionales previstos para la vigencia.

⁷² Artículo 3 Resolución 269 de 2012

⁷³ El restante 39.2%, se observa en los focos estratégicos: Transformar Transporte público en todos sus modos y modalidades, Implementar política pública de seguridad en todos los modos, Mejorar regulación de la infraestructura y los servicios de Transporte, Implementar sistema integrado de información sectorial, entre otras.

Hallazgo No. 22 Directiva Presidencial 01 de 2016 –Administrativo-

De acuerdo con el seguimiento realizado por la Oficina de Control Interno del Ministerio de Transporte al comportamiento de los gastos de la vigencia 2016, se evidencia que, en algunos ítems de los que determinó la Presidencia en la Directiva Presidencial 01 de febrero 10 de 2016, el Ministerio no cumplió con la meta fijada, en cuanto a Horas Extras, Vigilancia y Servicios Personales.

Tabla No. 12

HORAS EXTRAS			
Total Acumulado 31/12/2016	Total Acumulado 31/12/2016	Variación	Incremento
387.291.995	341.902.597	45.389.398	13.28%
VIGILANCIA			
3.948.787.372	3.453.352.382	495.434.990	35.26%

En cuanto a Servicios Personales, el citado informe determina una variación del 32,89% en el valor contratado para las vigencias en análisis, considerando contratos de Consultoría Individual, Prestación de Servicios Personales y Apoyo a la Gestión correspondientes a Recursos de Funcionamiento e Inversión, como se determina a continuación:

Tabla No. 13

AÑO	CONTRATOS SUSCRITOS	VALOR CONTRATOS
2015	374	15.937.646.186
2016	400	21.180.104.870
VARIACION	26	5.242.458.683
INCREMENTO	6,95%	32,89%

Como se evidencia en el cuadro anterior, el valor de la contratación suscrita por la entidad se incrementó respecto a la vigencia anterior en un 32,89% superando los topes de la Directiva Presidencial.

De otra parte, el informe determina: *“Como se puede observar, el número de contratos suscrito por la entidad es bastante significativo y corresponde con el 65.68% frente a la planta de personal provista, con una tendencia de incremento en cada vigencia, no solo en el número de contratos sino en su valor, contraviniendo las políticas de austeridad en el gasto, así como los parámetros de la Directiva presidencial No.01, que manifiesta la necesidad de racionalizar este tipo de contratación como instrumento para fomentar austeridad en el gasto público.”*

Así mismo, en el Informe de seguimiento de la Oficina de Control Interno no se evidencia seguimiento al numeral 1. Comunicaciones, de la citada Directiva Presidencial en cuanto al seguimiento de gastos por concepto de comunicaciones que cobija campañas y eventos, publicaciones y elementos de divulgación.

Handwritten signature/initials

Las situaciones detalladas denotan incumplimiento a las directrices del Gobierno Nacional.

Política de Gobierno en Línea

Hallazgo No. 23 Registro de Derechos de Autor Sistema SIRENA – Administrativo-

La red de Macroprocesos y el Mapa de Procesos para el Sistema de Gestión de Calidad fue adoptado mediante Resolución No. 3600 del 10 de agosto de 2006, modificada parcialmente por las Resoluciones Nos. 1229 del 7 de abril de 2008, 1825 del 13 de junio de 2011 y la 2299 del 8 de julio de 2011; en este mapa de procesos se encuentran las Políticas de Seguridad.

Aunque el Ministerio de Transporte, dentro de las Políticas de Seguridad, considera en el Sistema de Gestión de Calidad, numeral 5.8.1: Políticas de seguridad, numeral 5.6 sección, 5.6.6 Software propiedad de la institución: La Dirección de grupo de informática propiciará la gestión de patentes y derechos de creación de software propiedad de la institución. No se da cumplimiento a lo estipulado en la política de seguridad en lo relacionado con la creación de software propiedad de la institución, al carecer el Sistema SIRENA de registro en la Dirección Nacional de Derechos de Autor”.

En reunión llevada a cabo el 16 de mayo de 2017 en las instalaciones de la Oficina del grupo de Informática del Ministerio de Transporte, la Comisión de la Contraloría General destacada en el Ministerio de Transporte, solicitó el documento por medio del cual se acredita el registro del Sistema SIRENA ante la Dirección Nacional de Derechos de Autor. Sin embargo, el Ministerio no demostró el registro del software; adicionalmente, se evidenció que no se ha registrado como un activo intangible.

Lo que conlleva a la inobservancia de lo estipulado en materia de políticas de seguridad en materia del tratamiento que se le debe dar al software propiedad de la institución, así como, al no estar registrado contablemente, terceros pueden hacer uso indebido de dicho software.

Hallazgo No. 24 Cumplimiento Estrategia de Gobierno en Línea – Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria

- *Cumplimiento del Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información*

Se evidenció que la entidad no tiene definido un procedimiento dentro del Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información, respecto del monitoreo que permita al

Ministerio medir el avance de las acciones definidas en el Manual de Gobierno en Línea determinados por el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, tal como lo estableció el MinTic en oficio con código TRD: 322 de 22 de mayo de 2017⁷⁴.

Lo anterior ya que no se ha adelantado gestión tendiente a dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 1078 de 2015, Título 9, capítulo 1. Artículo 2.2.9.1.3.2, sección 3 y directrices del MinTic, respecto a la medición y monitoreo del programa de Gobierno en Línea, cuyo reporte debe efectuar las entidades y organismos de la Rama Ejecutiva del Poder Público del Orden Nacional, en el Formulario Único de Reporte de Avance de la Gestión (FURAG) o el que haga sus veces, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 2482 de 2012.

Generándose el riesgo de que la entidad no tenga ningún avance o no se pueda tener certeza de la implementación del Sistema de Gobierno en Línea para el Ministerio de Transporte.

- *Cumplimiento del Componente TIC para la Gestión*

Efectuado un seguimiento al avance al componente de TIC para la gestión, Año 2016 del Ministerio de Transporte, se estableció que el Componente de gestión tuvo un cumplimiento ponderado del 42,1%, y así lo ratifico el Subdirector de Gestión Pública del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, mediante respuesta de correo electrónico de 24 de mayo de 2017 a requerimiento de la CGR mediante oficio 2017EE0054629 del 3 de mayo de 2017.

Lo anterior ya que no se ha dado cumplimiento por parte de la entidad, a la meta del componente de TIC para la Gestión de acuerdo al decreto 1078 de 2015, Título 9, capítulo 1. Artículo 2.2.9.1.3.2, sección 3 Medición, Monitoreo y Plazos, la cual debería corresponder a un avance del 50%.

Llevando a un incumplimiento no solo del programa descrito, si no a que otros parámetros del componente TIC, no hubieran sido realizados, tales como los relacionados al cumplimiento del Plan Estratégico de TI, Catálogo de componentes de información (datos, información, servicios y flujos de información, plataforma de interoperabilidad, mecanismos de aseguramiento, control, inspección y mejoramiento de la calidad de los componentes de información, cumplimiento de

MSA

⁷⁴ El Ministerio de Transporte no establece procedimientos, roles, y responsabilidades dentro del Modelo de seguridad y privacidad de la Información, lo que revela una falta de gestión administrativa de la entidad ya que no se cumplen los estándares con respecto al lineamiento trazadas por el MINTIC en materia de Gobierno en Línea.

gestión de componentes de información y otros parámetros de cuya implementación se desconoce su avance.

Hallazgo No. 25 Director de Tecnologías y Sistemas de Información ante MINTIC. –Administrativo-

De acuerdo con información entregada⁷⁵ a la Comisión de Auditoría de la Contraloría, la Entidad informa sobre el cumplimiento del Plan de Acción en materia del Proyecto implementación del Gobierno en línea el cual presenta un Avance Parcial de 25%. De igual forma, el Ministerio de las Tecnologías de la Información⁷⁶ informó que, en materia de Gobierno en Línea, el Ministerio de Transporte no cuenta con actividades para el seguimiento, medición, análisis y evaluación del desempeño de la seguridad y privacidad con el fin de generar los ajustes o cambios pertinentes y oportunos.

Lo anterior, a pesar que el Ministerio de Transporte designó⁷⁷ un Director de Tecnologías y Sistemas de Información Chief Information Officer – CIO, para liderar la Estrategia Integral de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, el cual desempeñó estas funciones hasta el 30 de agosto de 2016, sin que se haya dado cumplimiento a la meta establecida para la Estrategia de Gobierno en línea, en lo propuesto para el año 2016.

Hallazgo No. 26. Contrato 417 de 2016–Administrativo y presunta incidencia disciplinaria-

El Ministerio suscribió el Contrato Número 417 de 2016, de Prestación de Servicios, cuyo objeto era: Prestación de servicio de desinstalación, instalación, configuración y puesta en funcionamiento de los SWITCH y sus componentes ubicados en la sede del Ministerio de Transporte en la Avenida el Dorado entre carrera 57 y 59, incluye la adquisición de un SWITCH CORD de distribución para ser instalados en la nueva sede del Ministerio.

Del seguimiento al citado contrato, se evidenció que no se dio ingreso al almacén, ni física ni documentalmente del SWITCH CORD, inobservando lo establecido en el Manual de Supervisión e Interventoría de Contratos, código CTN-M-002 versión 1, numeral 8 Funciones del Supervisor, el cual establece en el numeral 8.2 Funciones Relacionadas con Aspectos Técnicos y Administrativos: “n) *En el evento en que*

⁷⁵Memorando 20173000200211 de 25 de mayo de 2017

⁷⁶ Mediante correo electrónico del 24 de mayo de 2017, en respuesta al oficio No. 2017EE0054629 de 3 de mayo de 2017 de la CGR.

⁷⁷ De acuerdo con la comunicación 20153000211631 de 3 de julio de 2015, mediante la cual el Ministerio de Transporte comunicó a la Directora de Gobierno en Línea del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones – MINTIC, dicha designación.

en el contrato y/o convenio se contemple la adquisición de equipos, herramientas y bienes, el supervisor deberá efectuar el trámite ante el Grupo de Inventarios y Suministros, o el que haga sus veces en el Ministerio de Transporte para el ingreso de los bienes a los inventarios y al almacén.” Situación que genera incertidumbre sobre el destino final dado al switch cord, desactualización de los inventarios con efecto sobre los registros contables, además que evidencia desconocimiento de las obligaciones asumidas por el Supervisor del contrato. Desconociendo presuntamente, el debido cumplimiento de los deberes y prohibiciones contenidos en el artículo 34 establecido en la Ley 734 de 2002.

Hallazgo No. 27. Planes de Contingencia y Recuperación –Administrativo-

Como resultado de las pruebas realizadas en el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, se evidenció limitación y/o carencia en la Planeación de los Planes de Contingencia y Recuperación de la Entidad.

Lo anterior se presenta por una situación informada por la Entidad en términos de que *“No se especifica la periodicidad con que debe ser probado el plan de respaldo para asegurar que es funcional.”* Lo anterior difiere de lo estipulado en la red de Macroprocesos y en el Mapa de Procesos para el Sistema de Gestión de Calidad, el cual fue adoptado mediante Resolución No. 3600 del 10 de agosto de 2006, modificado parcialmente por las Resoluciones Nos. 1229 del 7 de abril de 2008, 1825 del 13 de junio de 2011 y la 2299 del 8 de julio de 2011.

De tal manera, y en relación a lo observado, las normas indicadas advierten, de acuerdo a lo expuesto en las Políticas de Seguridad de Sistemas del Ministerio del año 2008, publicadas en el Sistema de Gestión de Calidad en la sección 6. Respaldo y Continuidad del Negocio, numeral 7 que *“Los Planes de Contingencia y recuperación de equipos deben ser probados regularmente con el fin de asegurar que el plan sea relevante, efectivo, practico y factible de realizar (...)”*

Esta situación representa el riesgo de ocasionar la imposibilidad de reestablecer el servicio de los sistemas del Ministerio de Transporte, generando caos para la información institucional.

Hallazgo No. 28. Seguridad en Administración de usuarios y custodia de contraseñas de administrador Sistema de información SIRENA – Administrativo-

La red de Macroprocesos y el Mapa de Procesos para el Sistema de Gestión de Calidad fue adoptado mediante Resolución No. 3600 del 10 de agosto de 2006, modificada parcialmente por las Resoluciones Nos. 1229 del 7 de abril de 2008,

Red de

1825 del 13 de junio de 2011 y la 2299 del 8 de julio de 2011; en este mapa de procesos se encuentran las Políticas de Seguridad.

De acuerdo con lo expuesto en las políticas de seguridad de sistemas del Ministerio del año 2008, publicadas en el sistema de Gestión de Calidad en el numeral 5 políticas de seguridad, sección 5.3.9.1 Responsabilidades: *“La primera responsabilidad de todo administrador de sistema es crear y mantener un ambiente de trabajo productivo para sus usuarios. Las tareas del administrador se relacionan tanto con el software como con el hardware: Generalmente el administrador del sistema crea y mantiene cuentas de usuarios, realiza actualizaciones de software y de sistema, participa en el Manual de procedimientos, realiza mantenimiento sobre el hardware, backups y restauración de archivos. Si aparecen dudas o problemas, el trabajo del administrador de sistema es tratar de diagnosticarlos y resolverlos.”* (subrayado fuera de texto)

Un aspecto muy importante del administrador de sistema, pero generalmente olvidado es mantener un reporte de lo realizado. También es importante comunicar los cambios a los otros administradores de sistemas para mantener consistencia”.

En las pruebas de seguridad realizadas al Sistema SIRENA⁷⁸, se evidenció lo siguiente:

- En el seguimiento realizado al sistema de información SIRENA se determinó que los Jefes o Directores de área no informan de estas novedades⁷⁹ para que sea bloqueado el usuario respectivo. Hecho que genera riesgos asociados con la alteración de la información por incumplimiento de las políticas de seguridad informática en lo relacionado con los retiros, traslados o movimiento permanente de funcionarios, para efectos de habilitar, deshabilitar o reasignar las credenciales de acceso a los servicios y herramientas tecnológicas. Lo anterior por inobservancia de lo establecido en las políticas de seguridad en materia de identificación de usuarios.

El Grupo de Informática del Ministerio no cuenta con un reporte donde se plasmen las solicitudes de modificación, así como el estado de los usuarios respecto a las novedades de vacaciones, licencias y otras novedades de personal. Lo anterior se evidenció de acuerdo a comunicación allegada a la comisión de auditoría, donde el Grupo de Informática comunica: *“No se encontraron solicitudes o modificaciones en*

⁷⁸ Prueba realizada el 16 de mayo de 2017

⁷⁹ En el numeral 5.8.1. de las políticas de seguridad mencionadas hace referencia a la Identificación de usuarios: *“Será obligación de cada Jefe/Director informar oportunamente el traslado, ausencia, vacaciones, incapacidad, despido, terminación de contrato, entre otros de los usuarios de su área para que sea dado de baja el permiso de acceso existente en el sistema. De lo contrario, se hará responsable del uso indebido que se haga de ese acceso (nombre de usuario y contraseña).”*

el aplicativo SIRENA sobre retiros, vacaciones, incapacidades, licencias o traslados de los funcionarios relacionados. Existe la posibilidad de que hayan sido telefónicamente.” Situación que contradice lo establecido en las Políticas de Seguridad en materia de Responsabilidades que establece en el capítulo 5.3.9.1 “...La primera responsabilidad de todo administrador de sistema es crear y mantener un ambiente de trabajo productivo para sus usuarios. Las tareas del administrador se relacionan tanto con el software como con el hardware. Generalmente, el administrador del sistema crea y mantiene cuentas de usuarios, realiza actualizaciones de software y de sistema, participa en el Manual de procedimientos, realiza mantenimiento sobre el hardware, backups y restauración de archivos. Si aparecen dudas o problemas, el trabajo del administrador de sistema es tratar de diagnosticarlos y resolverlos”.

Un aspecto muy importante del administrador de sistema, pero generalmente olvidado es mantener un reporte de lo realizado. También es importante comunicar los cambios a los otros administradores de sistemas para mantener consistencia.”(Subrayado fuera del texto)

Lo anterior puede ocasionar que no se mantenga actualizado en el Sistema SIRENA el estado de los usuarios, respecto a las novedades de vacaciones, licencias y otras novedades de personal pudiendo existir alteración o suplantación de usuario.

- Se observó que no se realiza día a día un registro de los usuarios que son inactivados del sistema, como tampoco se presenta en el listado de usuarios un campo para realizar el registro de fecha de desactivación de usuarios. Lo anterior, por inobservancia de lo establecido en las responsabilidades en materia de políticas de seguridad. No se asegura que una persona que fue dada de baja de la compañía no tenga acceso al sistema una vez se haya retirado. Se observó que uno de los funcionarios retirados de la entidad, se desactivó el usuario asignado a éste, pero no se evidenció la fecha de desactivación del mismo, hecho que genera riesgos de confiabilidad en la información por omisión de registrar fechas de desactivación de los usuarios.
- Se evidenció que dos personas usuarias del sistema no se han deshabilitado del sistema Sirena y estas personas fueron trasladadas a otras dependencias del Ministerio. El Grupo de Informática no tiene establecido un procedimiento que asegure la eliminación de los privilegios de acceso otorgados sobre el sistema de información SIRENA de manera oportuna, cuando los funcionarios son trasladados. Lo anterior por inobservancia de lo establecido en las responsabilidades en materia de políticas de seguridad. Puede suceder una situación en la que una persona trasladada tenga un usuario asignado y logre

SPC
RCA

hacer funciones en el sistema para las cuales no está autorizada, se puede presentar alteración de la información al realizar funciones en el sistema que no son de su rol.

Los anteriores aspectos relacionados en las dos últimas viñetas, no se realizan, porque no se da cumplimiento a lo establecido en las políticas de seguridad en materia de Responsabilidades.

- En el Numeral 5. Políticas de Seguridad, 5.3 Control de accesos, 5.3.9.4 Comportamiento se informa: “Para los usuarios que son administradores de cada uno de los sistemas, las contraseñas deben reposar en un sobre sellado, que será entregado al funcionario del Ministerio designado para tal fin”. (subrayado fuera de texto).

Se evidenció que la contraseña del administrador del sistema Sirena no reposa en un sobre sellado. En caso de ausencia del Administrador del Sistema o de la persona que haga las veces de respaldo de las funciones en ausencia del Administrador del sistema, no se puede recuperar la contraseña. Lo anterior, en razón a que se presenta inobservancia en lo relacionado con la práctica de custodia de contraseñas, lo que ocasiona que en caso que se quiera ingresar al sistema para realizar las labores del administrador del sistema no se pueda acceder.

3.1.2.1.3 Plan de Mejoramiento

En el seguimiento a los hallazgos consignados en el Plan de Mejoramiento, se determinaron con el siguiente resultado:

Tabla No. 14. Resultado Seguimiento Plan de Mejoramiento Min transporte 2016

<p>Cuadro 13. Resultado Seguimiento Plan de Mejoramiento</p> <p>TOTAL (167)</p>	<p>EN TERMINO (83)</p>	<p>(37) PM 2015 = 1- 3 - 4 - 7- 8 -16 - 20 -21- 22 - 24 -27- 31- 32- 33- 34 - 35 - 36 -39 - 40 - 41 - 43 - 47 - 48 .</p> <p>Auditoria RUNT= 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14</p> <p>(30) PM 2014 = 1-6-7-8-10-12-13-19-20-21-22-23-24-25-26-28-29- 31-33-34-35-39-40-48-52-54-56-57-61-</p> <p>Auditoria Logística PM 2014) = 6</p> <p>(8) PM 2013 = 1-2-9-16 - 39</p> <p>Auditoria Seguridad Vial = 1</p>
---	------------------------------	--

del
PLA

		<p>Auditoria Logística = 9-11</p> <p>(4) <u>PM 2012</u> = 1-5 y 2-12 Auditoria Seguridad Vial</p> <p>(3) <u>PM 2011</u> = Auditoria RUNT= 3-16-50</p> <p>(1) <u>PM 2010</u> = 81</p>
	NO EFECTIVAS (27)	<p>(5) <u>PM 2015</u> = 2 - 11 - 17 - 45 - 46</p> <p>(16) <u>PM 2014</u> = 2 - 4 - 9 - 11 - 14 - 16 - 36 - 37 - 43 - 46- 49 - 50 - 58 - 59 60- 62</p> <p>(1) <u>Logística</u> = 1</p> <p>(1) <u>PM 2013</u> = 43</p> <p>(2) <u>PM 2012</u> = 23 - 24</p> <p>(1) <u>PM 2011</u> = 1</p> <p>(1) <u>PM 2010</u> = 49</p>
	EFFECTIVAS (57)	<p>(26) <u>PM 2015</u> = 5 - 6 - 9 - 10 - 12 - 13 - 14 - 15 - 18 - 19- 23 -25 - 26 - 28 29 - 30 - 37 - 38 -42 - 44 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54</p> <p>(17) <u>PM 2014</u> = 3-5--15--17-18-27-30-32-38-41-42-44-45-47-- 51- 55-63</p> <p>(4) <u>PM 2013</u> = 2-7-13-50</p> <p>(2) <u>PM 2012</u> = 10-16</p> <p>(2) <u>PM 2011</u> = 19-34</p> <p>(6) <u>RUNT</u>= 14-18-19-25-49-54</p>

Hallazgo No. 29. Cumplimiento Plan de Mejoramiento. –Administrativo–

Revisado y analizado el total de los 167 hallazgos y 274 acciones de mejora componentes del Plan de Mejoramiento del Ministerio de Transporte cargados al SIRECI, se pudo determinar que 73 acciones en término, correspondiente al 26,6% de dicho plan, vienen prorrogando su acción de mejora desde vigencias entre 2010 al 2014 y 46 acciones vencidas del mismo plan, equivalentes al 16,7%, se pueden calificar como no efectivas; evidenciándose que las unas a pesar de estar en término, se han venido dilatando en el tiempo y las otras al no haber podido superar

las causas que determinaron el hallazgo de la auditoría, no han tenido el impacto de corrección debida, en beneficio de la gestión de la entidad.

Aunque la Oficina de Control Interno de la entidad, efectúa los acompañamientos, las revisiones periódicas y las recomendaciones de viabilidad respecto de las acciones de mejora que integran el Plan; las propuestas, ejecutadas e implementadas por las áreas del Ministerio, no han logrado el objetivo de atacar directamente las causas de la situación detectada y reportada como hallazgo, lo que constituye su objetivo⁸⁰

Llevando a que las acciones componentes del Plan de Mejoramiento del Ministerio de Transporte, no hayan logrado impactar de manera adecuada la mejora continua de los procesos, procedimientos y gestión de la entidad.

De conformidad al seguimiento al plan de mejoramiento formulado por la entidad de otras actuaciones anteriores, se tiene que, ante el vencimiento de plazos para el cumplimiento de acciones propuestas, la entidad deberá proponer una nueva estrategia que finalmente puedan ser cumplidas.

Con base en los resultados de seguimiento realizado por el equipo auditor con corte a 31 de diciembre de 2016, se obtuvo como resultado un cumplimiento del 75,12% y un avance del 54,31%. En el anexo al informe se presenta cuales hallazgos se deben retirar del plan de mejoramiento dado que ya fueron cumplidas. Igualmente, para algunos hallazgos, las acciones propuestas no fueron totalmente efectivas, por lo que, se enuncian para que se planteen nuevas acciones de mejora. (Ver Anexo No. 3).

3.1.2.1.4 Denuncias y Trámites Administrativos

A la auditoría adelantada al Ministerio de Transporte por la Contraloría General de la República en la vigencia 2016, se allegó un total de 11 requerimientos ciudadanos, correspondientes a los radicados:

2016ER0130512 de 30 de diciembre de 2016 "Recursos Fondo del Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina del Departamento del Choco", 2016ER0050663 de 19 de mayo de 2016 "Entrega de puesto de trabajo CI del Ministerio e informe de empalme", 2016ER0071505 "Sobreoferta vehicular en el sector de carga",

⁸⁰ En la vigencia 2014, las observaciones Nos. 14 - 16 y 49 aunque se presentan cumplidas tienen la característica de no efectividad ya que la misma situación con identidad de causa, se repite en la presente vigencia, siendo objeto de observación, así mismo con la misma causa observada, aunque en términos de cumplimiento se encuentran las 48 y 54 (Ley de archivo) y por último, se encuentran otras cuyo término de ejecución están vencidas.

2016ER0096281 de 16 de septiembre de 2016 y 2017ER0009985 “Demora en el Pago de Factura por parte del Ministerio de Transporte” y 2016ER0070710 de 13 de julio de 2016 “desfase en la tarifa técnica de los sistemas de transporte masivo que no permiten su auto sostenibilidad” se analizaron, verificaron y desarrollaron como insumos del ejercicio auditor.

Respecto a los radicados:

2016ER0106337 de 19 de octubre de 2016 “Contrato del crédito BID por US\$10 millones para adelantar el programa del Plan Vial Regional”, 2016ER0056235 “seguimiento a irregularidades a obras de infraestructura en el País”, 2016ER0065983 “Denuncia del sector transportador de carga por carretera donde Informa de la existencia de Camioneros Ilegales”, 2017ER0007293 de 27 de enero de 2017 “determinar si los vehículos de placa roja o transitoria de paso por el país, que se quedan por más tiempo del autorizado son detectados y si están pagando impuestos” y 2017ER0033892 “Solicitud investigación contra Roberto Prieto como representante de Colombia y Perú en el BID, Ministra Cecilia Álvarez Ministra de Transporte, socios de Marketmedios y otros”; a este respecto, la auditoria proyecto las contestaciones que deben ser remitidas directamente a los petentes: José Tomas Escallón Avila, Ivan de la Cruz Silva Castro, Alberto Palma cuervo, Roberto Martínez Dussán y Pablo Bustos Sanchez, respectivamente.

3.1.3 Control Legalidad

3.1.3.1 Macro proceso: Defensa Judicial

3.1.3.1.1 Proceso: Seguimiento actividad de apoderados

Hallazgo No. 30. Seguimiento y control a la gestión de Defensa Judicial – Administrativo-

Revisado el procedimiento y controles que tiene implementado el Min Transporte, para el seguimiento y desarrollo de la actividad de gestión de defensa judicial, así como, de la coordinación funcional y documentada, de las acciones y decisiones que en este mismo sentido se llevan a cabo en las Direcciones Territoriales, se evidenciaron las siguientes debilidades:

a.- La entidad en prueba de recorrido inicial, para identificación de controles, estableció que “los abogados contratistas de gestión judicial presentan un informe de sus actuaciones”; sin embargo, no se evidencia en la carpeta de seguimiento de

RP

la gestión judicial⁸¹, informes periódicos de los abogados de defensa, que permita tener una información eficaz, oportuna y actualizada, de la actuación y gestión de representación.

b.- Al cruzar la información derivada del sistema Ekogui, rama judicial y los documentos reportados como última actuación, en las carpetas de seguimiento de defensa judicial, se presentan inconsistencias, respecto de los datos reportados como "estado actual" de algunos procesos, pues estos no son coincidentes, hay reportes desactualizados, respecto del momento procesal o fechas de actuación que se encuentra en los otros sistemas; evidenciándose debilidades en el control a los procesos judiciales y generándose riesgo de desinformación.

c.- Solicitada la remisión de carpetas de seguimiento y control a los procesos y actuaciones judiciales² que se lleva en las Direcciones Territoriales, se pudo evidenciar, que el nivel central debió solicitar la remisión del "control identificado" a las diferentes sedes de la Entidad en el país, evidenciándose que el procedimiento o instrumento de coordinación entre la sede central y el personal de representación judicial en las diferentes jurisdicciones, es débil o no existe, conllevando, que no se tenga una información unificada y actualizada de este procedimiento, a pesar que, la actuación judicial de las Territoriales comporta el 82,1% del total de procesos judiciales (1992 procesos en todo el país), con una contingencia económica que de ser negativa compromete el 71,2% de las pretensiones económicas de las diferentes demandas, que está establecido en \$9.799.462 millones.

d.- No se evidencia, ni en el procedimiento (Código: DJU-P-003) ni en el mapa de riesgos (Código DJU-R-001) del Ministerio de Transporte para la defensa judicial, la función respecto del primero y el control respecto del segundo; un seguimiento efectivo, eficaz y actualizado, así como la presentación de informes periódicos de actuación judicial, que conlleve a que la información que tenga la entidad de sus actuaciones judiciales sea la más idónea, real y actualizada.

Lo anterior ya que, las acciones adoptadas por la entidad en su Plan de Mejoramiento⁸², no han dado los resultados de efectividad y eficacia que hubieren impactado de manera positiva, los riesgos misionales que aún en la presente auditoría se siguen evidenciando; así mismo, acciones que establece efectuar la entidad para tal fin, entre otros, el intercambio permanente entre la Coordinación del Grupo de Defensa Judicial y los apoderados de los procesos, para discutir y definir estrategias, tesis sustantivas y actuaciones probatorias, no se encuentran

⁸¹ una muestra correspondiente a 26 carpetas de seguimiento de procesos en la oficina judicial, con un nivel de confianza del 90%.

⁸² Hallazgo 49 vigencia 2014 del Plan de mejoramiento del Mintransporte.

documentados ni reglados en cuanto su desarrollo, dentro del proceso de defensa judicial, conllevando a que los controles sistematizados y físicos del Ministerio, pueden llevar a consecuencias contrarias a sus intereses, generar desinformación o entre otras, a no permitir conocer con inmediatez, toda la real incidencia y contingencia procesal, limitando la posibilidad de tener esa información, como instrumento válido, eficaz y actualizado, en la toma de decisiones misionales o como el control idóneo, que minimiza los riesgos identificados para la gestión indicada.

3.1.3.2 Macro proceso: Gestión de Adquisición de Bienes y servicios

La Contratación efectuada por el Ministerio de Transporte para la vigencia 2016 corresponde a (614) contratos que ascendió a la suma de \$82.593⁸³ discriminada de la siguiente manera:

**Tabla 15. Contratación Ministerio de Transporte Vigencia 2016
(Cifras en millones de \$)**

MODALIDAD	NUMERO	VALOR
Licitaciones Públicas	2	\$ 7.131.7
Selección Abreviada	18	\$ 3.186.3
Contratos de mínima cuantía	21	\$513.9
Subasta inversa	4	\$ 1.698.3
Concurso de méritos	9	\$ 4.436.4
Banca Multilateral	94	\$17.154.4
Prestación de servicios	459	\$48.472.6
TOTALES	614	\$82.593.9

Fuente: Ministerio de Transporte

En la vigencia 2016 se suscribió un total de 614 contratos, ejecutando un presupuesto correspondiente a \$82.593.9 millones discriminados así: Dos (2) Licitación Pública (en nueve contratos) por valor de \$7.131.7 millones; Dieciocho (18) Selección Abreviada por valor de \$3.186.3 millones; Veintiún (21) Mínima Cuantía por valor de \$513.9 millones; Cuatro (4) Subasta Inversa por valor de \$1.698.3 millones; nueve (9) Concursos de Méritos por valor de \$4.436.4 millones; Noventa y cuatro (94) Banca Multilateral por valor de \$17.154.4 millones; y cuatrocientos cincuenta y nueve (459) de Prestación de Servicios por valor de \$48.472.6 millones.

*Escl
Bcl*

⁸³Acorde al dato suministrado por la Coordinación del Grupo de Contratos del Ministerio en Prueba de recorrido.

3.1.3.2.1 Proceso: Ejecución Contractual, Anticipos, Adiciones y Modificaciones

Hallazgo No. 31 Política de seguimiento y supervisión contractual del Mintransporte - administrativo con presunta incidencia disciplinaria

a.- El numeral “K” del acápite 8,2 del Manual de supervisión, establece que el supervisor del contrato debe presentar por escrito, los conceptos y las justificaciones que se requieran para modificar, adicionar, suspender, reanudar, liquidar, imponer multas, declarar siniestros y los demás que se requieran para que el Ordenador del Gasto pueda tomar las decisiones correspondientes.

b.- El numeral “r” del acápite 8,2 del Manual de supervisión, indica que los informes de supervisión deben contener “una descripción de la ejecución del contrato en el periodo correspondiente, aspectos económicos y financieros, aspectos legales, programa de trabajo y avance del proyecto, cantidad de trabajos realizados y control de calidad y problemas presentados y soluciones planteadas y adoptadas”.

c.- El numeral “s” del acápite 8,2 del Manual de supervisión, ilustra la obligación del supervisor del contrato de presentar un informe final señalando los antecedentes del contrato, su descripción y datos relacionados con el mismo; la ejecución del contrato, situaciones de retardo o incumplimiento, los mecanismos de ajuste o revisión que se hubieren suscitado dentro de la ejecución y demás circunstancias que relevantes presentadas dentro de la ejecución del contrato.

Actuaciones que a la luz de lo reglamentado en el Manual de Contratación de la entidad en el numeral 1,5, indica: “el Secretario General y los Directores Territoriales, en su condición de ordenadores del gasto, dispondrán lo necesario para que en los procesos de contratación se deje evidencia documental de todas las actuaciones y decisiones que ocurran dentro del mismo”.

Efectuada la revisión de las carpetas de seguimiento contractual, que maneja el área de contratación del Ministerio de Transporte, acorde a una muestra porcentual derivada de las pruebas de recorrido y Plan de Trabajo de la presente auditoría⁸⁴, se pudo evidenciar que, a pesar del riesgo alto que la política de gestión pública del Estado Colombiano le ha dado al tema de la vigilancia y seguimiento del desarrollo de la actividad contractual y por ende a la verificación de cumplimiento de los objetos contractuales⁸⁵, dándole capítulo especial y haciendo énfasis en lo establecido en el artículo 83 de la ley 1474 de 2011; la entidad no tiene regulado en su mapa de

⁸⁴ una muestra correspondiente a 26 carpetas de seguimiento de procesos en la oficina judicial, con un nivel de confianza del 90%

⁸⁵ artículos 34 y 35 establecidos en la Ley 734 de 2002.

2011
2011

riesgos, acciones de control respecto a la inefectiva supervisión de sus contratos, lo cual se evidencia, pues dentro del proceso de contratación, no se reglamenta el cumplimiento funcional respecto de lo establecido en los numerales s, r y k del acápite 8,2 del Manual de Supervisión, siendo así que en el archivo documental de seguimiento de contratos, no reposa evidencia de la actuación de la supervisión en estos aspectos, a pesar de lo reglamentado en el numeral 1,5 del Manual Interno de Contratación.

Lo anterior ya que, las acciones adoptadas por la entidad en su Plan de Mejoramiento⁸⁶, no han dado los resultados de efectividad y eficacia, que hubieren podido lograr, mediante el fortalecimiento de controles a los procesos que impactaran de manera positiva, la minimización de los riesgos misionales en la gestión de supervisión y seguimiento contractual, que la Contraloría General de la República, les ha observado en vigencias pasadas y que aún en la presente auditoría se siguen evidenciando.

Lo que conlleva a que, por adolecer de la evidencia de informes periódicos o final de seguimiento, donde se refleje el análisis, pronunciamiento o acciones adelantadas por el supervisor, respecto de los aspectos indicados en el manual de supervisión y/o de contratación, las carpetas de seguimiento y evidencia contractual, se queden como un simple referente de archivo documental, sin que constituyan un mecanismo de control a la ejecución y cumplimiento de los objetos o actividades contractuales y mucho menos tenerse como la herramienta que en tiempo real y con inmediatez le permita al ordenador del gasto o a quien lo requiera, verificar y obtener una contextualización de las actividades e incidencias de ejecución, para tomar decisiones, liquidar el contrato o conocer sus incidencias⁸⁷.

Hallazgo No. 32 Gestión Documental - Administrativo con posible Incidencia Disciplinaria-

Las carpetas de soporte y evidencia documental que se llevan en los procesos de ejecución de adquisición de bienes y servicios y defensa judicial que se revisaron en la muestra, evidencian debilidades en la gestión y procedimientos de archivo

msy
214

⁸⁶ Hallazgos 14 y 16 vigencia 2014, del Plan de mejoramiento de Mintransporte

⁸⁷ Como el contrato de consultoría 441 de 2016 con Galaxso y Cía., donde, aunque la cláusula 5 establecía un plazo de ejecución de 3 meses a partir del acta de inicio (27 de septiembre de 2016), con oficio 20174010185351 de 18 de mayo de 2017, aún se está requiriendo el cumplimiento del contrato, sin que exista una comunicación de la supervisión recomendando al ordenador del gasto adelantar acciones al respecto ya sea la ampliación del plazo, el inicio del procedimiento de imposición de multas que conlleve que se aumente la cobertura de las garantías, o válidamente dar inicio al proceso de caducidad si se dan los requisitos para ello.

documental que adelanta la entidad, pues presentan falencias identificadas acorde a las siguientes situaciones:

- a.- Inexistencia, incongruencias o saltos en la foliación documental de seguimiento
- b.- Se archivan documentos sin fechas, sin firmas, o certificación de recibido, lo que no da certeza respecto de su autenticidad o debida legalización.
- c.- Se archivan documentos no legibles o en fotocopia
- d. Actos de trámite, que se fundamentan en documentos y/o archivos que no se evidencian dentro de la carpeta
- e. La secuencia de los documentos no obedece a un orden cronológico, ni refleja la oportunidad con que se allegan a fin de que se mantenga la secuencia y orden como fueron expedidos, vulnerando el principio de "orden original" (art 13 del acuerdo 002 de 2014 del archivo general de la nación antigua cartilla de ordenación documental vigencia 2003) con que se debe manejar el archivo de expedientes y documentos de la entidad.

Así se pudo evidenciar en la muestra porcentual derivada de las pruebas de recorrido y Plan de Trabajo, que se revisó en las carpetas de archivo y seguimiento de los procesos de ejecución contractual y de defensa judicial del Mintransporte, donde los controles a este respecto han sido inocuos y poco efectivos, conllevando que el procedimiento de gestión de archivo documental, sea ineficiente e ineficaz, contraviniendo aspectos normativos de la ley 594 de 2000 y políticas institucionales.

3.1.4 Financiera

3.1.4.1 Macro proceso: Gestión Financiera, Presupuestal y Contable

3.1.4.1.1 Proceso: Revelación de los Estados Contables y Financieros

Hallazgo No. 33 Deudores –Administrativo-

El saldo de la cuenta 1401 *Deudores - Ingresos No Tributarios* por \$61.766 millones se encuentra sobreestimado en \$11.9 millones, por cuanto dicho valor difiere del valor reportado por el Grupo de Cartera el cual asciende a \$61.754 millones. De otra parte, y teniendo en cuenta la respuesta dada por la entidad, en cuanto a que el valor total reportado por el Grupo de Cartera contiene valores de la cuenta 1470 *Deudores- Otros Deudores* por \$3.723 millones, se concluye que el informe del

SCM
21/4

Grupo de Cartera dejó de reportar \$743.8 millones correspondientes a las subcuentas 140190 *Otros Deudores por Ingresos* por \$11,9 millones, 147064 *Pago por Cuenta de Terceros* por \$111 millones, y la subcuenta 147078 *Enajenación Activos* \$620,6 millones.

Tabla No. 16

CONCILIACION SALDOS BALANCE VS. SALDO COORDINACION CARTERA					
VIGENCIA 2016					
CODIGO	DESCRIPCIÓN	SEGÚN BALANCE	SEGÚN RESPUESTA	SEGÚN CARTERA	DIFERENCIA
	Valores Reportados	66.900.861.945,40	65.489.766.963,89	66.157.057.870,64	743.804.074,76
1401	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	61.766.083.412,42	61.766.083.412,42	61.754.180.655,91	11.902.756,51
140101	Tasas	110.745.055,16		110.744.793,56	
140102	Multas	1.375.890.105,86		1.375.890.104,95	
140104	Sanciones	37.886.090,15		37.886.090,15	
140114	Formularios y espe.no valor	60.229.659.667,25		60.229.659.667,25	
140190	Otros deudores por ingresos	11.902.494,00			
1470		5.134.778.532,98	3.723.683.551,47	4.402.877.214,73	731.901.318,25
147006	Arrendamientos	3.559.370,00		3.559.370,00	
147008	Cuotas partes pensionales	767.632.696,31	767.632.696,31	767.555.363,01	
147064	Pago por cuenta de terceros	111.122.565,00			
147078	Enajenacion Activos	620.696.990,85			
147079	Indemnizaciones	1.687.536.883,54	1.687.536.883,54	1.687.536.883,54	
147084	Responsabilidades Fiscales	675.716.055,66		675.716.055,66	
147090	Recuperaciones	1.268.513.971,62	1.268.513.971,62	1.268.509.542,52	

Fuente: Valores tomados del Balance, Respuesta al Oficio MT-024-2017, Informe de Cartera entregado por el Ministerio de Transporte a 31 de diciembre de 2016.

De otra parte, dentro del valor reportado por el Grupo de Cartera se encuentran siete "Terceros Genéricos" por valor de \$577 millones y uno con saldo contrario a su naturaleza por (\$257) miles; los cuales representan partidas pendientes de depurar que inciden negativamente en la razonabilidad de los Estados Contables.

La subcuenta 140114 *Deudores – Formularios y Especies Valoradas* por \$60.229 millones representa el 98% del total del grupo, en esta se registran los saldos que adeudan los Organismos de Tránsito al Ministerio a 31 de diciembre de 2016, la cual fue depurada en la vigencia.

Para el cierre de la vigencia 2016 se llevaron a la cuenta 290580 *Otros Pasivos – Recaudos a favor de Terceros – Recaudos por Clasificar*, partidas por \$3.049 millones, de acuerdo con las directrices dadas por la Contaduría General de la Nación mediante Concepto con radicado 20154700000301 de enero 15 de 2015.

Hallazgo No. 34. Información de Cartera Coactiva –Administrativo-

De la información entregada por el área de Jurisdicción Coactiva, la cual había sido solicitada con corte a 31 de diciembre de 2016, se evidenció que la cuenta 1401 *Deudores - Ingresos No Tributarios* se encuentra afectada por cuanto contiene la cifra total de deudores en cobro coactivo por \$12.225 millones, la cual difiere de la realidad en \$575 millones dado que no se tienen en cuenta los abonos hechos por los terceros, los cuales arrojan un total de la cartera en Cobro Coactivo que asciende a \$11.666 millones. Esta situación genera incertidumbre sobre las cifras que se manejan en el área de Coactiva y las que se reportan al área Financiera.

De otra parte, no es confiable la información que le entregan al ente de Control, ya que en la respuesta a las observaciones se afirma *"2. Los abonos no necesariamente se efectuaron durante la vigencia 2016; prueba de ello es que existen cuatro (4) abonos por cerca de \$150 millones que realizaron las Secretarías de Tránsito de Miranda-Cauca y Bello-Antioquia (sic) y que aparecen reportados el 1 de febrero de 2017. Esto se debe muy seguramente a que la información reportada por los Grupos de Cartera y Cobro Coactivo no tienen la misma fecha de corte, y por ende no pueden ser comparadas."* Lo anterior, contradice el compromiso realizado por la Administración en cuanto a la calidad de la información que le es entregada a la CGR.

Hallazgo No. 35. Cartera por Sanciones Disciplinarias –Administrativo-

El valor de la cartera que se encuentra en el Área de Coactiva para su cobro por Sanciones Disciplinarias impuestas, asciende a \$37 millones y solo el 13%, es decir \$5 millones son recuperables dado que corresponden a funcionarios. Por lo anterior, el 87% total de la cartera que asciende a \$32 millones no es recuperable, por cuanto se trata de deudas con elevada antigüedad ya que vienen de los años 2001, 2003, 2005, 2006, 2007, 2011 y 2012; por lo que dicha cifra sobrestima la cartera. De los 14 deudores, 12 corresponden a exfuncionarios. Las situaciones expuestas ocasionaron que los saldos sean llevados al Subcomité Técnico Financiero para que se declare su remisibilidad.

Se determinó que el proceso No. 9 de 2007 corresponde a una funcionaria que le adeuda al Ministerio \$2 millones desde el 22 de mayo de 2007 por concepto de sanción disciplinaria, y el proceso No.100 corresponde a un funcionario que adeuda \$2.8 millones desde el 26 de noviembre de 2014 por concepto de estímulo educativo.

Handwritten signature

Hallazgo No. 36. Vehículos Multiobras –Administrativo-

Se presentó a Subcomité Técnico Financiero y de Inversiones para que el saldo fuera dado de baja por remisibilidad, un proceso llevado por la Dirección Territorial de Risaralda contra la empresa Asociativa de Trabajo – Multiobras, por \$72.9 millones. Dicho Comité solicitó dar mayor claridad sobre el proceso, así como el destino dado a los vehículos que Multiobras solicitó fueran traspasados al Ministerio de Transporte. Lo anterior evidencia deficiencias en la información presentada al Subcomité y no permite tener certeza sobre si los vehículos entraron efectivamente al Ministerio, ni determinar los saldos reales de la cartera. Situación que afecta la confiabilidad de los saldos de la cuenta *1401 Deudores -Ingresos No Tributarios* y el valor de la cuenta *1675 Equipos de Transporte, Tracción y Elevación*.

Hallazgo No. 37. Presentación de los Inventarios a dar de Baja – Administrativo-

Para el cierre del ejercicio contable correspondiente a la vigencia 2016 no se suscribió el Acta del Comité de Desarrollo Administrativo que permitiera hacer la depuración de los saldos de la cuenta *8315 Deudoras de Control - Activos Retirados* el cual asciende a \$14.465 millones. Situación que ocasiona la sobreestimación de la cuenta en \$13.648 millones correspondiente a bienes muebles y vehículos obsoletos. Lo anterior, a pesar que ya había sido aprobada la baja de los saldos de los Estados Contables por remisibilidad de acuerdo al Acta de Subcomité Técnico Financiero y de Inversiones No. 6 del 26 de diciembre de 2016.

Los saldos aprobados son:

Tabla No. 17
(Cifras en millones de pesos)

RESUMEN	VALOR HISTORICO
Inventario de bienes muebles obsoletos (equipo de transporte) propuestos para dar de baja	\$4.713
Inventario de bienes muebles obsoletos (bienes comunes) propuestos para dar de baja	\$8.935
Total de bienes muebles obsoletos propuestos para dar de baja	\$13.648

En consecuencia, se observa que no fue oportuna la realización del Comité de Desarrollo Administrativo con el fin de que a 31 de diciembre quedara depurada la cuenta.

Handwritten signature/initials

Hallazgo No. 38. Bienes Muebles y Enseres, y Vehículos entregados en Comodato –Administrativo-

Las cuentas del Grupo 16 *Propiedades, Planta y Equipo* se encuentran afectadas por cuanto contienen los valores correspondientes a los elementos entregados en Comodato a diferentes entidades, y que no han sido recuperados ni dados de baja de los registros por el Ministerio.

Del análisis a los documentos soporte de ejecución de los comodatos se pudo evidenciar:

- Falta de seguimiento oportuno al desarrollo y vigencia de los mismos.
- Pérdida de elementos, deterioro de los mismos, o pérdida de valor por obsolescencia.
- Riesgo de que la Entidad ya no pueda recuperarlos por expiración de las pólizas que garantizaban los siniestros de los elementos entregados.
- Porque ha transcurrido tiempo considerable que llevó al Comodatario a deshacerse de los bienes, pues su uso y deterioro normal, hacen más onerosa su utilización o la entrega.
- El Ministerio no realizó la gestión oportuna para la liquidación de los mismos y solamente de los dos suscritos con la Policía Nacional se tiene soportes de entrega de algunos bienes quedando pendiente, entre otras cosas, la entrega de 16 vehículos.

Todo lo anterior afecta las cifras reflejadas en los Estados Contables dado que se encuentran afectando los saldos del grupo en cuantía indeterminada. De acuerdo con la respuesta dada por la entidad: *“Si bien el grupo de inventarios y suministros no tiene el detalle documental de cada comodato, cuyo control recae directamente sobre cada supervisor, si cuenta dentro de su aplicativo con la relación de los bienes entregados bajo esta figura por un valor total de \$1.305 millones (se anexa relación de bienes en 7 folios)”*.

Hallazgo No. 39. Inmuebles en proceso de legalización y entrega – Administrativo-

A 31 de diciembre de 2016, el Ministerio de Transporte no tiene registrado en la contabilidad los inmuebles que en virtud de la Ley 105 de 1993 tiene la obligación de legalizar para posteriormente transferir a otras entidades del sector que también han sido designadas por la misma Ley. Lo anterior, a pesar de que cuenta con la información de 88 inmuebles en 8 departamentos sobre los cuales se encuentra realizando el procedimiento que le permita la titularización a su favor, con el fin de proceder a realizar el traspaso y entregar los mismos a las entidades respectivas.

Esta situación evidencia falta de control de los bienes confiados al Ministerio en virtud de la Ley, restándole confiabilidad a las cifras reflejadas en los Estados Contables dado que se deben registrar todas las transacciones que desarrolle el Ente en el ejercicio de sus atribuciones legales, independiente del estado en que se encuentre el bien o la temporalidad del registro. De acuerdo con la respuesta dada por la Entidad: *“se solicitó al Contador General de la Nación, previa explicación de la procedencia y situación actual en que se encuentran los 88 bienes inmuebles (sic), un pronunciamiento acerca de la viabilidad de registrar en la contabilidad (sic) del Ministerio los bienes que figuran a nombre de los Ferrocarriles Nacionales (sic) de Colombia y que se encuentran en proceso de legalización y que en caso de ser viable tal registro sin estar a nombre de la entidad nos indique la cuenta contable a utilizar y el valor con que debe realizarse el registro.”*

Sin embargo, y a pesar de que la Entidad realizó la consulta, se debe tener en cuenta que el Grupo de Inmuebles debe informar al Grupo de Contabilidad de todos y cada uno de los inmuebles de los cuales tenga conocimiento. De otra parte, la Resolución 357 del 23 de julio de 2008 de la Contaduría General de la Nación, en su numeral 3.3. Registro de la totalidad de operaciones. Establece: *“Deben adoptarse los controles que sean necesarios para garantizar que la totalidad de las operaciones llevadas a cabo por los entes públicos sean vinculadas al proceso contable, de manera independiente a su cuantía y relación con el cometido estatal, para lo cual deberá implementarse una política institucional que señale el compromiso de cada uno de los procesos en el sentido de suministrar la información que corresponda al proceso contable...”*

Hallazgo No. 40 Inmueble de Girardot en proceso de Legalización-Administrativo-

A 31 de diciembre de 2016 las cifras reflejadas en el Balance del Ministerio de Transporte no contienen el predio denominado “El Triángulo” ubicado en el Barrio la Estación de la ciudad de Girardot – Cundinamarca, tampoco se encuentra dentro de las cuentas de Control o cuentas de Orden ni se encuentra revelada en las Notas a los Estados Contables, lo que no revela la realidad de los Estados Contables. Lo anterior a pesar que desde el 2006 se tiene conocimiento de la existencia del mismo, de acuerdo con los documentos que reposan en la carpeta del Archivo de Gestión del Ministerio identificada con el código 325 en el Grupo de Bienes Inmuebles.

3.1.4.1.2 Proceso: Programación, Tramite de presentación y Aprobación del presupuesto

Para la vigencia 2016, la ejecución presupuestal de la Entidad por grandes rubros es la siguiente:

Tabla No 18
Ejecución Presupuestal Total a 31 de diciembre de 2016
(millones de pesos)

PRESUPUESTO EJECUTADO CONSOLIDADO 2016 MINISTERIO DE TRANSPORTE							
DESCRIPCION	APR. VIGENTE	COMPROMISO	%	OBLIGACION	%	PAGOS	%
FUNCIONAMIENTO	65.397	59.453	91	57.274	88	56.176	86
GASTOS PERSONAL	32.895	32.139	98	32.130	98	32.081	98
GASTOS GENERALES	19.145	18.910	99	16.740	87	15.692	82
TRANSFERENCIAS	13.357	8.404	63	8.404	63	8.404	63
INVERSION	221.511	220.921	100	213.767	97	169.129	76
TOTAL 2016	286.908	280.374		271.041		225.306	

Fuente: MHCP – Valores tomados de la Ejecución Presupuestal SIF

El rezago presupuestal a 31 de diciembre de 2016 quedó como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla No 19
Informe de rezago presupuestal constituido a 31 de diciembre de 2016
(millones de pesos)

DESCRIPCION	APR. VIGENTE	C x P	RESERVA	TOTAL REZAGO
FUNCIONAMIENTO	52.041	1.098	2.179	3.277
GASTOS PERSONAL	32.895	49	9	58
GASTOS GENERALES	19.146	1.049	2.170	3.219
INVERSION	221.511	44.637	7.154	51.791
TOTAL 2016	273.552	45.735	9.333	55.068

Fuente: SIF Nación, Suministrado por el Mintransporte

El rezago presupuestal constituido a 31 de diciembre de 2016, fue de \$55.068 millones que corresponde a Reserva Presupuestal \$9.332 millones y a Cuentas por Pagar \$45.735 millones.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.8.1.7.3.5 del Decreto 1068 del 26 de mayo de 2015 (artículo 2 Decreto 1957 de 2007, el artículo 9 de la Ley 225 de 1995 y el artículo 31 de la Ley 344 de 1996), a partir del análisis realizado y teniendo en cuenta que el presupuesto de funcionamiento de la vigencia 2016 se situó en \$65.398 millones, se tiene que la constitución de reservas en el presupuesto por concepto de gastos de funcionamiento por un valor de \$2.179 millones, representa

Handwritten initials: RW, RLA

el 3,2% del presupuesto de funcionamiento del año anterior, superando en 1.2% el tope establecido en la norma citada, que corresponde a \$816 millones.

Hallazgo No. 41. Reservas Presupuestales -Administrativo y presunta incidencia Disciplinaria-

Según el artículo 9 de la Ley 225 de 1995 y el Artículo 78 del Estatuto Orgánico de Presupuesto (Decreto 111 de 1996) "... el gobierno reducirá el presupuesto de gastos de funcionamiento cuando las reservas constituidas para ello, superen el 2% del presupuesto del año inmediatamente anterior. Igual operación realizará sobre las apropiaciones de inversión, cuando las reservas para tal fin excedan el 15% del presupuesto de inversión del año anterior".

A partir del análisis realizado y teniendo en cuenta que el presupuesto de funcionamiento de la vigencia 2016 se situó en \$65.397,9 millones, se tiene que la constitución de reservas en el presupuesto por concepto de gastos de funcionamiento por un valor de \$2.179,28 millones, representa el 3,2% del Presupuesto de Funcionamiento del año anterior, superando en 1.2% el tope establecido en la norma citada, que corresponde a \$816,02 millones.

La anterior situación se generó por deficiencias en el control y seguimiento de la ejecución presupuestal realizada, que conlleva a que el Gobierno Nacional proceda a la reducción del presupuesto de funcionamiento de la Entidad para la vigencia de 2017, con las respectivas implicaciones y consecuencias que puede generar dicha reducción en el presupuesto de funcionamiento y, por ende, en la gestión y los resultados esperados por el Ministerio de Transporte. En este hallazgo se configura una presunta connotación disciplinaria por el incumplimiento de las normas anteriormente citadas.

Tabla No. 20

PRESUPUESTO	VIGENCIAS		%
	2015	2016	
FUNCIONAMIENTO	68.162.824.707,00	\$ 65.397.906.868,00	
INVERSIÓN	\$ 165.451.000.000,00	\$ 221.511.420.025,00	
TOTAL	\$ 233.613.824.707,00	\$ 286.909.326.893,00	
RESERVA PRESUPUESTAL FUNCIONAMIENTO		\$ 2.179.281.585,00	3,20%
RESERVA PRESUPUESTAL INVERSIÓN		\$ 7.153.629.431,00	4,32%
TOTAL RESERVA PRESUPUESTAL		\$ 9.332.911.016,00	4,00%

PRESUPUESTO	VIGENCIAS		%
	2015	2016	
VALOR MÁXIMO DE RESERVA PRESUPUESTAL A CONSTITUIR FUNCIONAMIENTO		\$ 1.363.256.494,14	2,00%
EXCESO EN CONSTITUCIÓN DE RESERVA DE FUNCIONAMIENTO		\$ 816.025.090,86	1,20%

Fuente: Área de presupuesto del Ministerio de Transporte – 2017

Hallazgo No. 42. Anteproyecto Presupuesto 2016 –Administrativo-

Acorde al procedimiento PPS-P-002 para la “elaboración de anteproyecto de gastos de funcionamiento” del Ministerio de Transporte, se requiere, la participación de todas las dependencias de la entidad; revisada la carpeta de programación y aprobación del anteproyecto de presupuesto vigencia 2016, no existe evidencia de documento alguno que soporte la discusión y concertación respecto de la consolidación, unificación y aprobación del anteproyecto del presupuesto mencionado.

Lo anterior debido a deficiencias en los controles establecidos en desarrollo de la adopción del presupuesto en la vigencia 2016, por cuanto se adolece de la correspondiente acta de sustentación suscrita por los intervinientes y genera el riesgo que la aprobación del anteproyecto de presupuesto de la entidad no se haya efectuado conforme a lo establecido en la totalidad de las actividades, requisitos y controles del procedimiento para tal fin.

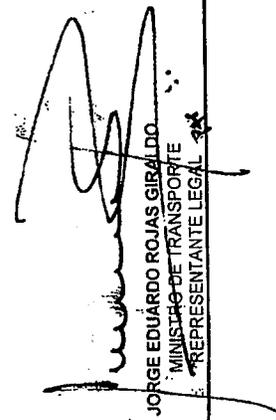
*2014
7/2/14*

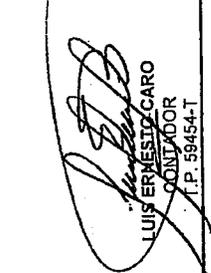
4. ANEXOS

ANEXO No. 1 ESTADOS FINANCIEROS

ANEXO No 1
MINISTERIO DE TRANSPORTE
BALANCE GENERAL
31 DE DICIEMBRE DE 2016 CON 31 DE DICIEMBRE DE 2015
(CIFRAS EN MILES DE PESOS)

		Periodo Actual DIC 31 DE 2016	Periodo Anterior DIC 31 DE 2015
Código	ACTIVO		
	CORRIENTE (1)	117.343.918	109.073.160
11	Efectivo	29.545.136	30.931.641
12	Inversiones	2.297.962	1.738.412
13	Rentas por cobrar	83.151.411	73.679.964
14	Deudores	2.349.409	2.723.143
15	Inventarios	-	-
19	Otros activos	-	-
	Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *	209.424.243	197.117.160
	NO CORRIENTE (2)	13.519.931	10.313.947
12	Inversiones	11.818.656	11.806.263
13	Rentas por cobrar	17.505.473	29.120.740
14	Deudores	-	-
16	Propiedades, planta y equipo	-	-
17	Bienes de beneficio y uso público	-	-
18	Recursos naturales y del ambiente	-	-
19	Otros activos	166.580.183	145.876.210
	Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *	326.768.161	306.190.320
	TOTAL ACTIVO (3)	326.768.161	306.190.320
	CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS (9)	139.212.476	128.938.939
81	Derechos contingentes	-	-
82	Deudoras fiscales	88.254.479	102.744.808
83	Deudoras de control	-	-
84	Deudoras fiduciarias	-	-
89	Deudoras por contra (cr)	(227.466.957)	(231.683.747)
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	326.768.161	306.190.320
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	18.112.403.551	14.887.407.320
91	Responsabilidades contingentes	-	-
92	Acreeedores fiscales	17.170.236	13.390.814
93	Acreeedores de control	-	-
94	Acreeedores fiduciarias	-	-
99	Acreeedores por contra (db)	(18.129.573.787)	(14.900.798.134)
	TOTAL INTERÉS MINORITARIO (6) *	92.154.459	221.860.575
	Participación de terceros	92.154.459	221.860.575
	Participación patrimonial del sector público	-	-
	3 PATRIMONIO (7)	92.154.459	221.860.575
31	Hacienda pública	-	-
32	Patrimonio Institucional	-	-
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	326.768.161	306.190.320
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	18.112.403.551	14.887.407.320
91	Responsabilidades contingentes	-	-
92	Acreeedores fiscales	17.170.236	13.390.814
93	Acreeedores de control	-	-
94	Acreeedores fiduciarias	-	-
99	Acreeedores por contra (db)	(18.129.573.787)	(14.900.798.134)
	TOTAL INTERÉS MINORITARIO (6) *	92.154.459	221.860.575
	Participación de terceros	92.154.459	221.860.575
	Participación patrimonial del sector público	-	-
	3 PATRIMONIO (7)	92.154.459	221.860.575
31	Hacienda pública	-	-
32	Patrimonio Institucional	-	-
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	326.768.161	306.190.320
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	18.112.403.551	14.887.407.320
91	Responsabilidades contingentes	-	-
92	Acreeedores fiscales	17.170.236	13.390.814
93	Acreeedores de control	-	-
94	Acreeedores fiduciarias	-	-
99	Acreeedores por contra (db)	(18.129.573.787)	(14.900.798.134)
	TOTAL INTERÉS MINORITARIO (6) *	92.154.459	221.860.575
	Participación de terceros	92.154.459	221.860.575
	Participación patrimonial del sector público	-	-
	3 PATRIMONIO (7)	92.154.459	221.860.575
31	Hacienda pública	-	-
32	Patrimonio Institucional	-	-
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	326.768.161	306.190.320
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	18.112.403.551	14.887.407.320
91	Responsabilidades contingentes	-	-
92	Acreeedores fiscales	17.170.236	13.390.814
93	Acreeedores de control	-	-
94	Acreeedores fiduciarias	-	-
99	Acreeedores por contra (db)	(18.129.573.787)	(14.900.798.134)
	TOTAL INTERÉS MINORITARIO (6) *	92.154.459	221.860.575
	Participación de terceros	92.154.459	221.860.575
	Participación patrimonial del sector público	-	-
	3 PATRIMONIO (7)	92.154.459	221.860.575
31	Hacienda pública	-	-
32	Patrimonio Institucional	-	-
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	326.768.161	306.190.320


JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
 REPRESENTANTE LEGAL


LUIS ERNESTO CARO
 CONTADOR
 I.P. 59454-T


MERYS ACVEDO BARRERA
 SUBDIRECTORA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

Anexo No. 3

31 DE DICIEMBRE de 2016 CON 31 DE DICIEMBRE DE 2015
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016
(CIFRAS EN MILES DE PESOS)

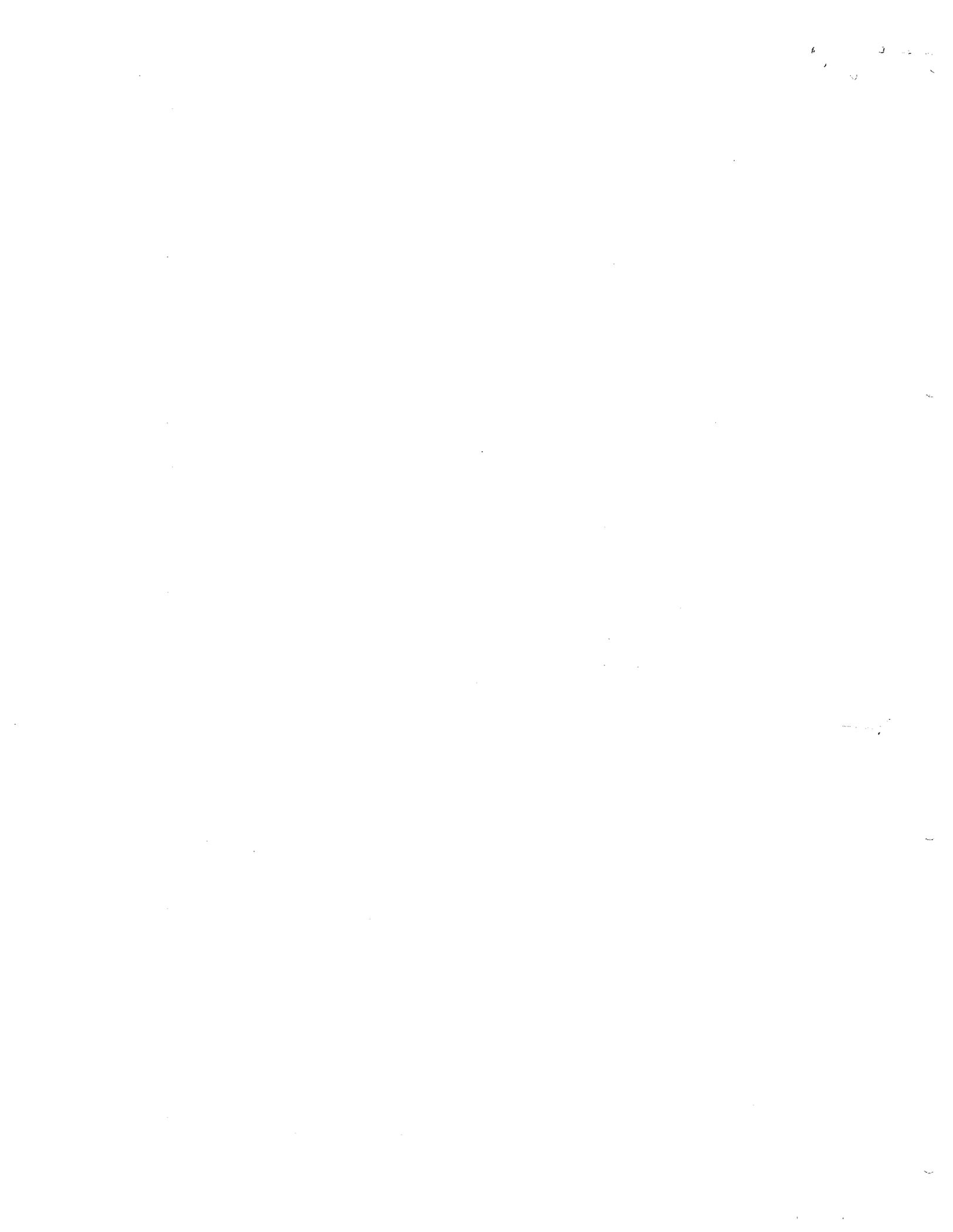
Código Cuentas	Periodo Actual 31-dic-16	Periodo Anterior 31-dic-15
INGRESOS OPERACIONALES (1)	231.291.750	250.914.579
41 Ingresos fiscales	154.885.996	201.827.244
42 Venta de bienes	-	-
43 Venta de servicios	-	-
44 Transferencias	-	-
47 Operaciones Interinstitucionales (Recibidas)	216.689.182	193.075.374
48 Otros ingresos	-	-
57 Operaciones Interinstitucionales (Giradas)	(140.283.428)	(143.988.039)
COSTO DE VENTAS (2)	-	-
61 Costo de ventas de bienes y servicios	-	-
GASTOS OPERACIONALES (3)	385.719.986	265.220.341
51 De administración	105.406.458	51.705.231
52 De operación	195.373.332	142.243.811
53 Provisiones, depreciaciones y amortizaciones	63.387.896	48.746.647
54 Transferencias	21.552.300	22.524.652
56 Comunicación transporte e infraestructura vial	-	-
EXCEDENTE (DÉFICIT) OPERACIONAL (4)	(154.428.236)	(14.305.762)
OTROS INGRESOS (5)	5.725.295	13.698.371
48 Otros ingresos	5.725.295	13.698.371
SALDO NETO DE CONSOLIDACIÓN EN CUENTAS DE RESULTADO (DE)	-	-
OTROS GASTOS (7)	(12.858.527)	(1.631.586)
58 Otros gastos	(12.858.527)	(1.631.586)
EXCEDENTE (DÉFICIT) ANTES DE AJUSTES POR INFLACIÓN (8)	(135.844.414)	1.024.195
EFFECTO NETO POR EXPOSICIÓN A LA INFLACIÓN (9)	-	-
49 Corrección monetaria	-	-
PARTICIPACIÓN DEL INTERÉS MINORITARIO EN LOS RESULTADOS (1)	-	-
EXCEDENTE (DÉFICIT) DEL EJERCICIO (11)	(135.844.414)	1.024.195

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
MINISTRO DE TRANSPORTE
REPRESENTANTE LEGAL

LUIS ERNESTO CARO
CONTADOR
T.P. 59454 -T

MERY ACEVEDO BARRERA
SUBDIRECTORA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

* Grupos que deberán utilizarse únicamente para efectos de consolidación.



ANEXO No. 5

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
A 31 DE DICIEMBRE DE 2016
(Cifras en miles de pesos)

SALDO DEL PATRIMONIO A DICIEMBRE 31 DE 2015	221.860.575
VARIACIONES PATRIMONIALES DURANTE 2016	-129.706.116
SALDO DEL PATRIMONIO A DICIEMBRE 31 DE 2016	92.154.459

DETALLE DE LAS VARIACIONES PATRIMONIALES (2)

INCREMENTOS

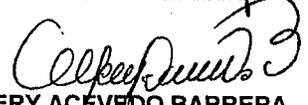
Capital fiscal	3105	-3.672.888
Patrimonio público incorporado	3125	11.555
SUMA INCREMENTOS		-3.661.333

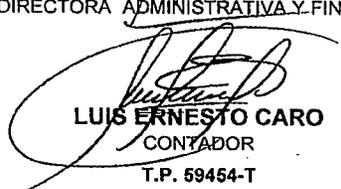
DISMINUCIONES

Resultados del ejercicio	3110	-136.868.609
Superávit por valorización	3115	20.922.849
Provisión agotamiento depreciaciones y amortizaciones (db)	3128	-10.099.023
SUMA DISMINUCIONES		-126.044.783

INCREMENTO (DISMINUCION) NETO		-129.706.116
--	--	---------------------


JORGÉ EDUARDO ROJAS GIRALDO
MINISTRO DE TRANSPORTE
REPRESENTANTE LEGAL


MERY ACEVEDO BARRERA
SUBDIRECTORA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA


LUIS ERNESTO CARO
CONTADOR
T.P. 59454-T

ANEXO NO. 2 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

ESTRATEGIA	LINEA BASE			META	PORCENTAJE DE AVANCE
	2014	2015	2016	2018	
SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA					
META INTERMEDIA					
Porcentaje de Viajes realizados en modos sostenible en 8 ciudades	27%	30%	32%	40%	38%
PRODUCTO					
kilómetros de infraestructura vial intervenida para sistemas de Transporte Urbano	854	875,41	980,73	908	235%
Espacios de Infraestructura dedicada a la intermodalidad	31	35	35	44	31%
META INTERMEDIA					
Edad promedio de vehículos de transporte automotor de cargo con peso bruto vehicular mayor a 10,5 toneladas	19	21	18	15	25%
PRODUCTO					
Vehículos desintegrados con peso bruto vehicular mayor a 10,5 toneladas	8.000	11.781	15.007	22.000	50%
Reportes en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC)	4.000.000	6.600.000	7.718.601	8.000.000	93%
META INTERMEDIA					
Muertos en accidentes de Tránsito	6.219	6.361	6.806	5.721	-218%
PRODUCTO					
Municipios apoyados en la implementación de planes locales de seguridad vial y en la revisión de planes estratégicos	10	19	47	110	37%
Pruebas teórico-prácticas realizadas para la obtención de licencia de conducción en el marco de un nuevo esquema normativo	0	0	0	2.920.500	0%

Fuente: Sinergia, fecha de corte 31 de diciembre de 2016

ANEXO NO. 3 PLAN DE MEJORAMIENTO

RESULTADO	AUDITORIA	NUMERO DE HALLAZGO
EN TERMINO	2015	1- 3 - 4 - 7- 8 -16 - 20 -21- 22 - 24 -27- 31- 32- 33- 34 - 35 - 36 -39 - 40 - 41 - 43 - 47 - 48
	RUNT	1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14
	2014	1-6-7-8-10-12-13-19-20-21-22-23-24-25-26-28-29-31-33-34-35-39-40-48-52-54-56-57-61
	Auditoria Logística PM 2014	6
	2013	1-2-9-16 - 39
	Auditoria Seguridad Vial	1
	Auditoria Logística	9 Y 11
	Auditoria Seguridad Vial 2012	1-5 y 2-12
	RUNT 2011	3-16-50
	2010	81
NO EFECTIVAS	2015	2 - 11 - 17 - 45 - 46
	2014	2 - 4 - 9 - 11 - 14 - 16 - 36 - 37 - 43 -46- 49 - 50 - 58 -59 60- 62
	Logística	1
	2013	43
	2012	23 - 24
	2011	1
	2010	49
EFECTIVAS	2015	5 - 6 - 9 - 10 - 12 - 13 - 14 - 15 - 18 - 19- 23 -25 - 26 - 28 29 - 30 - 37 - 38 -42 - 44 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54
	2014	3-5--15--17-18-27-30-32-38-41-42-44-45-47-- 51- 55-63
	2013	2-7-13-50
	2012	10-16
	2011	19-34
	RUNT	14-18-19-25-49-54

A small, dark, curved mark or scribble located in the bottom right quadrant of the page.