

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel: 3240800



No. 20183210378632  
Fecha Radicado: 2018-06-20 09:13:30  
Destino: 300  
RTE: Contraloría De Bogotá D.c.  
Anexos: Anexos: 26 FOLIOS



Contraloría General de la República :: SGD 13-06-2018 16:32

Al Contestar Cite Este No.: 2018EE0071887 Fol:1 Anex:1 FA:25

ORIGEN 85111-DESPACHO DEL CONTRALOR DELEGADO PARA EL SECTOR DE  
INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y TELECOMUNICACIONES, COMERCIO EXTERIOR Y  
DESTINO GERMAN CARDONA GUTIERREZ / MINISTERIO DE TRANSPORTE  
ASUNTO REMISIÓN INFORME DE AUDITORÍA FINANCIERA MINISTERIO DE TRANSPORTE  
OBS LUIS I. BARRERA

2018EE0071887



Doctor  
**GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ**  
Ministro de Transporte  
Bogotá. D.C

Asunto: Informe de auditoría financiera Ministerio de Transporte.

Cordial Saludo.

Adjunto al presente el informe definitivo de la auditoría financiera al Ministerio de Transporte en desarrollo del Plan de Control y Vigilancia Fiscal 2018, de la Contraloría General de la República.

El ministerio a su cargo deberá presentar el plan de mejoramiento, con acciones y actividades que permitan eliminar las causas de los hallazgos que se describen en el informe y registrarlo al SIRECI, dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución Orgánica N°7350 del año 2013 de la Contraloría General de la República.

Aprovecho la oportunidad para agradecerle la atención brindada a nuestros auditores y del apoyo logístico recibido para la realización de nuestro trabajo de control fiscal.

Cordialmente,



**JULIAN EDUARDO POLANIA POLANIA**  
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física, Telecomunicaciones,  
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Elaboró: Luis Ignacio Barrera C/ Supervisor

Aprobó: Diego Alberto Ospina G. / DVF

Anexo: 1 informe con 25 folios.

TRD: 85111-077-162 Comunicaciones informativas- Informe Final.

Open  
2018 Jun 18  
11.34





## **INFORME DE AUDITORÍA INDEPENDIENTE**

**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
VIGENCIA 2017**

**CGR-CDSIFTCEDR 005  
MAYO de 2018**



Contralor General de la República

Edgardo José Maya Villazón

Vice contralora

Gloria Amparo Alonso Másmele

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

Julián Eduardo Polanía Polanía

Director de Vigilancia Fiscal

Diego Alberto Ospina Guzmán

Directora de Estudios Sectoriales

Martha Marlene Sosa Hernández.

Coordinador de Gestión

Luis Ignacio Barrera Cortes

Responsable de Auditoria

Katherinne Pedroza Villegas

Equipo de auditores:

Rosaura Rivera Mateus  
Irma Peñaranda Salas  
Fabiola Rey Gamboa  
Claudia Marcela Abello Ávila

## TABLA DE CONTENIDO

	Página
<b>1. CARTA DE CONCLUSIONES.....</b>	<b>4</b>
1.1 FUNDAMENTOS DE LA OPINIÓN ESTADOS FINANCIEROS.....	6
1.1.1 Opinión sobre los Estados Financieros.....	6
1.1.2 Concepto sobre Control Interno Financiero. ....	6
1.1.3 Opinión sobre la Ejecución del Presupuesto.....	6
1.1.4 Pronunciamiento sobre la Revisión de la Cuenta .....	7
1.1.5 Evaluación de Reservas Presupuestales.....	7
1.1.6 Evaluación de las metas del Sector Transporte para el cuatrienio .....	7
1.1.7 Evaluación del plan de mejoramiento .....	8
1.1.8 Beneficio de Auditoría .....	8
1.2 RELACIÓN DE HALLAZGOS.....	9
1.3 PRESENTACION DEL PLAN DE MEJORAMIENTO.....	9
<b>2. RELACION DE HALLAZGOS FINANCIEROS, PRESUPUESTALES Y DE GESTION.....</b>	<b>10</b>
2.1 HALLAZGOS PRESUPUESTALES Y DE GESTIÓN.....	10
2.2 HALLAZGOS CONTABLES .....	21
2.3 RESULTADO EVALUACIÓN DE LAS METAS DEL SECTOR TRANSPORTE PARA EL CUATRIENIO .....	36
2.4 RESULTADOS EVALUACIÓN DEL PLAN DE MEJORAMIENTO.....	47
ANEXOS. ESTADOS FINANCIEROS .....	49

## 1. CARTA DE CONCLUSIONES

Ciudad

Doctor  
**GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ**  
Ministro de Transporte  
Bogotá, D.C.

La Contraloría General de la República, con fundamento en las facultades otorgadas por el artículo 267 de la Constitución Política, y de conformidad con lo estipulado en la Resolución Orgánica N°0012 del 24 de marzo de 2017, practicó Auditoría Financiera al Balance General a 31 de Diciembre de 2017 y el Estado de Resultados por el año terminado en esa fecha. Dichos estados financieros fueron auditados y comparados con los del año anterior.

Respecto a las principales políticas contables aplicadas por Ministerio de Transporte, en la preparación de los estados financieros se concluyó que este no cuenta con un Manual de Políticas Contables formalmente establecido, para el efecto se soporta en la Resolución N° 354 de 2007, el Régimen de Contabilidad Pública que está conformado por el Plan General de Contabilidad Pública, el Manual de Procedimientos y la Doctrina Contable Pública, así como de las demás resoluciones aplicables emitidas por la Contaduría General de la Nación. También aplica lo contenido en el marco conceptual de la contabilidad pública y la clasificación establecida en el catálogo general de cuentas del Régimen de la Contabilidad Pública a nivel de documento fuente.

La contabilidad opera bajo la plataforma SIIF Nación, la cual no cuenta con los módulos de cartera, nómina, almacén y activos fijos, circunstancia que le obliga a manejar aplicativos independientes para el control a nivel de terceros, de dicha información.

Es responsabilidad de la administración del Ministerio de Transporte la preparación y presentación fiel de los estados financieros de conformidad con lo establecido por la Contaduría General de la Nación. Igualmente, la administración del Ministerio de Transporte es responsable por el control interno que considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de incorrección material, debida a fraude o error.

La responsabilidad de la Contraloría General de la República consiste en producir un informe que contenga las siguientes opiniones y conceptos: una opinión sobre si los estados financieros están preparados, en todos los aspectos significativos,

de conformidad con el marco de información financiera aplicable y si se encuentran libres de errores materiales, ya sea por fraude o error; un concepto sobre la evaluación del sistema de control interno financiero; una opinión sobre la ejecución presupuestal de la vigencia auditada; un pronunciamiento sobre la revisión de la cuenta y una evaluación sobre el plan de mejoramiento vigente.

La auditoría se llevó a cabo de conformidad con las Normas Internacionales de Entidades Fiscalizadoras Superiores ISSAI, con arreglo a las Normas Internacionales de Auditoría lo que significa la plena conformidad con todas las NIA aplicables y, en su caso, con las orientaciones suplementarias facilitadas en las Notas de Práctica para las NIA emitidas por la INTOSAI. Adicionalmente, se aplicaron la Guía de Principios, fundamentos y aspectos generales para las auditorías en la CGR y la Guía de Auditoría Financiera contenidas en la Resolución Reglamentaria Orgánica N°012 de 2017.

Tales normas requieren que el auditor cumpla con los requerimientos éticos y que se planifique y ejecute la auditoría para obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros están libres de incorrección material.

La auditoría incluye la aplicación de procedimientos destinados a obtener evidencia que soporte las cifras en los estados financieros y presupuestales, las revelaciones que las explican, así como la adecuada implementación y funcionamiento del sistema de control interno contable y financiero y establecer la efectividad de las acciones correctivas contables y presupuestales del plan de mejoramiento.

Los procedimientos de auditoría seleccionados dependieron del criterio profesional del auditor, e incluye la valoración de los riesgos de incorrección material en las cifras financieras, debida a fraude o error.

En la evaluación del riesgo, el auditor consideró el control interno financiero y contable del sujeto auditado como relevante para todos sus propósitos, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría apropiados en cada circunstancia.

La auditoría también incluyó, la evaluación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como de la presentación global de los estados financieros.

Durante el proceso auditor no se presentaron limitaciones en la oportunidad, calidad y consistencia de la información que incidieran en el trabajo realizado. Consideramos que la evidencia de auditoría proporciona una base suficiente y adecuada para expresar nuestros conceptos y opiniones.

## 1.1 FUNDAMENTOS DE LA OPINIÓN ESTADOS FINANCIEROS

Habiendo obtenido evidencia de auditoría suficiente y adecuada, se concluye que las incorrecciones, individualmente y de forma agregada, son materiales y generalizadas en los estados financieros.

La opinión esta soportada en las incorrecciones materiales que se evidenciaron en cuentas del grupo Deudores y de Pasivos Estimados por \$5.112 millones, así como por las deficiencias en la Notas a los Estados Contables que afectaron la debida presentación y revelación de la información

### 1.1.1 Opinión sobre los Estados Financieros.

En nuestra opinión, debido a la significatividad de los hechos descritos en el presente informe, los estados financieros no presentan fielmente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera a 31 de diciembre de 2017, así como de sus resultados correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha de conformidad con el marco de información financiera aplicable.

### 1.1.2 Concepto sobre Control Interno Financiero.

De acuerdo con los resultados de la auditoría y la evaluación del Sistema de Control Interno Financiero del Ministerio para la vigencia 2017, se obtuvo una calificación de 1.65, lo que permite conceptuar sobre la eficiencia y calidad del control *Con Deficiencias*. Lo que se sustenta en la falta de conciliación entre las dependencias y contabilidad; dificultades en los procesos de depuración, que ha generado que se presenten problemas en el efectivo, los deudores, la propiedad, planta y equipo, las cuentas por pagar, los pasivos estimados y los ingresos, situaciones que se han sido evidenciadas en el presente informe.

### 1.1.3 Opinión sobre la Ejecución del Presupuesto

De acuerdo al Instructivo de Presupuesto No.4, adoptado mediante Resolución Reglamentaria Orgánica No 012 del 24 de marzo de 2017, se concluye que la ejecución del presupuesto de la vigencia 2017 *No es Razonable*, fundamentada en las siguientes situaciones:

- Sobrestimación de las reservas presupuestales de la vigencia 2017 en \$4.814 millones y subestimación en las cuentas por pagar por \$1.455,9 millones.
- Recursos sin ejecutar por \$3.149 millones y 935,8 millones para los proyectos *“Asistencia técnica para el apoyo en el fortalecimiento de política,*

*la implementación de estrategias para su desarrollo y el seguimiento y apoyo a las estrategias y proyectos, en el marco de la política nacional de transporte urbano y “Apoyo estrategia ambiental del sector transporte nacional”.*

#### **1.1.4 Pronunciamiento sobre la Revisión de la Cuenta**

Con fundamento en la opinión sobre los Estados Financieros y la falta de razonabilidad respecto a la ejecución presupuestal, la Contraloría General de la República *No Fenece* la cuenta rendida por la entidad para la vigencia fiscal correspondiente al año 2017.

#### **1.1.5 Evaluación de Reservas Presupuestales**

El Ministerio de Transporte a 31/12/2017, constituyó reservas presupuestales por \$9.747 millones, de las cuales fueron objeto de revisión 48, por \$7.780 millones, de ellas, un total de 31 por \$4.814 millones *no se refrendan*, debido a que no obedecen a eventos impredecibles que impidieran la ejecución de los compromisos dentro de la vigencia, toda vez que las reservas se constituyeron, según el Ministerio<sup>1</sup>, por la falta de oportunidad en la consecución de los documentos soportes necesarios para crear las respectivas cuentas de cobro.

#### **1.1.6 Evaluación de las metas del Sector Transporte para el cuatrienio**

La evaluación del Plan Estratégico del Sector Transporte permitió evidenciar que a pesar que se han dado importantes logros a nivel sectorial solo el 51,2% de los indicadores allí contenidos cumplieron las metas programadas para 2017. El 48,8% restante presenta importantes retrasos tanto en la meta anual como en la establecida para el cuatrienio.

De otra parte, se observaron deficiencias en la gestión que, como cabeza sectorial, realiza el Ministerio de Transporte para hacer seguimiento y evaluación de los resultados del PES, toda vez que no se implementa un procedimiento que permita evaluar y monitorear el cumplimiento de las metas allí contenidas, establecer acciones correctivas y/o evaluar los resultados en la medida en la que son conseguidos. Así mismo se evidenciaron deficiencias en la programación presupuestal de algunos proyectos de inversión asociados a metas contenidas en el PES, que se encuentran bajo la responsabilidad del Ministerio.

---

<sup>1</sup> Radicado 20183200120771 del 3/04/2018

### 1.1.7 Evaluación del plan de mejoramiento

El Plan de Mejoramiento que el Ministerio de Transporte registró en el SIRECI cuenta con 32 hallazgos de tipo financiero, de los cuales, 11 corresponden a la auditoría practicada para la vigencia 2016, 13 para la vigencia 2015, 5 de la vigencia 2014 y 3 de la vigencia 2013. El plan contempla 79 acciones de mejora, de las cuales 7 tienen como fecha máxima de ejecución la vigencia 2016, 34 se cumplieron en la vigencia 2017 y 38 se vencen en la vigencia 2018.

Las acciones de mejora con vencimiento para la vigencia 2018 también fueron evaluadas, teniendo en cuenta su posible incidencia en la razonabilidad de los estados contables con corte a 31 de diciembre de 2017.

En conclusión, se estableció que el cumplimiento del Plan de Mejoramiento del Ministerio de Transporte, es *Inefectivo*.

### 1.1.8 Beneficio de Auditoría

*Hallazgo No. 27- Menor valor de ingresos a favor del Ministerio de Transporte por transferencia del 35% en trámites de Organismos de Tránsito, presentado por la Contraloría General de la República en la vigencia 2011.*

El Ministerio de Transporte para la vigencia 2014, a partir de la comprobación y verificación de los valores estipulados por derechos de tránsito en los actos administrativos (Acuerdos y Ordenanzas), emitidos por los Concejos Municipales y Asambleas Departamentales, y los registrados en el RUNT, procedió a realizar las respectivas reliquidaciones y generar las correspondientes cuentas de cobro con destino a los distintos Organismos de Tránsito del país, causadas y soportadas en las diferencias (entre el valor total de la tarifa facturada a los usuarios, propietarios y conductores de vehículos, y a la registrada en el RUNT) que no le fueron transferidas de manera efectiva y oportuna al Ministerio.

El resultado de este proceso, le permitió recuperar \$669 millones, durante la vigencia 2017.

## 2. RELACION DE HALLAZGOS FINANCIEROS, PRESUPUESTALES Y DE GESTIÓN

### 2.1 HALLAZGOS PRESUPUESTALES Y DE GESTIÓN

#### Hallazgo No. 1. **Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria - Reservas Presupuestales y Cuentas por Pagar Vigencias 2017**

De acuerdo con el artículo 89 del Estatuto Orgánico de Presupuesto “... *Al cierre de la vigencia fiscal cada órgano constituirá las reservas presupuestales con los compromisos que al 31 de diciembre no se hayan cumplido, siempre y cuando estén legalmente contraídos y desarrollen el objeto de la apropiación...*”. En la revisión de las reservas presupuestales de la vigencia 2017 del Ministerio, se observó que algunas de estas no obedecen a eventos impredecibles que impidieran la ejecución de los compromisos dentro de la vigencia<sup>3</sup>, toda vez que las reservas se constituyeron por la falta de oportunidad en la consecución de los documentos soportes necesarios para crear las respectivas cuentas de pago, tal y como se relacionan en la tabla siguiente. Esta situación generó una sobrestimación de las reservas presupuestales de la vigencia 2017 en \$4.814 millones y subestimación en las cuentas por pagar por \$1.455,9 millones.

Lo anterior denota las debilidades en el control y seguimiento que realiza el Ministerio de Transporte a la constitución de reservas presupuestales y de las cuentas por pagar, así como una presunta falta disciplinaria por el no cumplimiento de los artículos 89 del Decreto 111 de 1996 y 2.8.1.7.3.2 del Decreto Único Reglamentario 1068 de 2015.

Aunque en la respuesta de la entidad se hace referencia a la imposibilidad que presentó el Ministerio para constituir las cuentas pagar, en concordancia con sus procedimientos internos, en los eventos en los que “*el proveedor o prestador no alcanzó a radicar su factura o documento similar*”, o en los que “*el supervisor no alcanzó a emitir el acta de recibo correspondiente*” o aquellos en los que los documentos fueron radicados en un momento “*muy próximo o posterior a la fecha establecida por el Ministerio de Hacienda*”, es necesario recordar que la

---

<sup>3</sup> En el documento “Aspectos Generales del Proceso Presupuestal Colombiano” elaborado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Mayo 2011), se indica que *las reservas solo son el resultado de un hecho de fuerza mayor que obligue su constitución, que debe ser explicado por la entidad y circular Externa 43 de 2008 numeral 5* “..El compromiso legalmente contraído para ser ejecutado en la misma vigencia en que se adquirió...”

## 1.2 RELACIÓN DE HALLAZGOS.

En desarrollo de la presente auditoría se establecieron 24 hallazgos administrativos, de los cuales cuatro (4) tienen posible incidencia disciplinaria<sup>2</sup>, y serán trasladados para su trámite y jurisdicción a las instancias competentes.

## 1.3 PRESENTACION DEL PLAN DE MEJORAMIENTO.

La Entidad debe ajustar el plan de mejoramiento, con acciones y actividades que permitan subsanar las deficiencias detectadas y comunicadas durante el proceso auditor, que se describen en el informe.

El Plan de Mejoramiento debe ser presentado a la Contraloría General de la República a través del Sistema de Rendición de Cuentas e Informes – SIRECI - dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución Orgánica N° 7350 del 29 de noviembre de 2013 expedida por la Contraloría General de la República.

Bogotá, D. C., 17 JUN. 2018



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

Preparó: Equipo Auditor.  
Revisó: Luis Ignacio Barreto C. / Coordinador de Gestión.  
Aprobado: Comité de Evaluación Sectorial No. 27 del 30 de Mayo de 2018  
TRD; 85111-

<sup>2</sup> Hallazgos Nos1, 3,4,y 21

Contaduría General de la Nación a través del numeral 3.7 de la Resolución 357 de 2008 expresa que:

*“De conformidad con el desarrollo de la gestión contable por procesos y los manuales de procedimientos implementados en las entidades, se deberá hacer un análisis y evaluación de los diferentes tipos de documentos que sirven de soporte a las operaciones llevadas a cabo, así como la forma y eficiencia de su circulación entre las dependencias, y entre la entidad y los usuarios externos, con el propósito de tomar las medidas que sean necesarias para garantizar un eficiente flujo de documentos”<sup>4</sup>.*

Así las cosas, se puede observar que el Ministerio no tomó las medidas necesarias para contar con los documentos soportes correspondientes, en las fechas requeridas, toda vez que las reservas presupuestales no pueden ser tomadas como un mecanismo para resolver deficiencias generadas en la falta de planeación de la entidad.

De igual manera, frente al argumento que realiza la entidad manifestando que:

*“consideramos que en gracia de discusión si hubiéremos constituido “cuentas por pagar” en vez de “reservas presupuestales” como lo afirma la Contraloría, el efecto respecto del monto de la reserva no hubiera variado, por cuanto el Ministerio de transporte constituyó reservas de funcionamiento por un porcentaje inferior al 2% como lo exige la norma y en gastos de inversión por un porcentaje inferior al 15%”*

Resulta pertinente citar la reflexión contenida en el numeral 3.8 del documento Aspectos Generales del Proceso Presupuestal Colombiano:

*“(…) los recursos apropiados en cada vigencia deben ejecutarse al 31 de diciembre. No puede considerarse que las entidades cuenten con la potestad de inducir la constitución de reservas presupuestales hasta el 2% en funcionamiento y el 15% en inversión, como lo han entendido en algunas ocasiones. Las reservas solo son el resultado de un hecho de fuerza mayor que obligue su constitución, que debe ser explicado por la entidad. Cada peso que se deje en reserva debe justificarse.”*

---

<sup>4</sup> Resolución 357 de 2008. Contaduría General de la Nación. Procedimiento para la implementación y evaluación del Control Interno Contable. 3.7. Soportes documentales.

Tabla No.1  
Reservas Presupuestales Vigencia 2017  
Cifras en Pesos

Contrato	no	Valor Reserva	OBSERVACIONES
Contrato de prestación de servicios profesionales	116 de 2017	6.066.667	Sobrestima el valor de la reserva por \$6,066,667, en la medida en que no se presentó ningún hecho que demuestre que la reserva obedece a un caso de fuerza mayor si no que el contratista no ha radicado la cuenta por pagar, lo anterior se fundamenta en el correo del 15/02/2018 Grupo de Contratación solicitando al Supervisor las actas de recibo a satisfacción (folio 150).
Orden de compra	22498 de 2017	563.257.392	Sobrestima el valor de la reserva \$563, 257,392, toda vez que no obedece a una situación que impida su ejecución. Lo anterior, se soporta en los documentos de la cuenta cobro radicados el 27/12/2017 No.20173070222393 (folios 13 al 21), soportes para constituir la cuenta por pagar. Igualmente en la justificación dada por la Ministerio así: <i>"la actividad para el registro de pago no se alcanzó a llevar a cabo por parte de Central de Cuentas, situación que obligo a constituirse en reserva..."</i>
Orden de compra.	24223 de 2017	2.394.042	Sobrestima el valor de la reserva en \$2.394.042 en la medida en que los bienes y servicios (Discos) fueron entregados dentro de la vigencia según acta No. 2 del 28/12/2017 (folio 12). Situación que obedece a una Cuenta por Pagar.
Contrato interadministrativo.	250	318.904	La entidad argumentó una suspensión del contrato, sin embargo dentro de la documentación revisada no se encontró evidencia de tal situación. El contrato fue terminado por vencimiento de plazo el 29/12/2017 y de acuerdo con acta No. 12 del 29/12/2017 se realizó el recibo de bienes por \$54.884.547. La reserva presupuestal es de \$318.904 de los cuáles (\$203.451) corresponden al pago No. 10 y \$115.453 a recursos que no fueron ejecutados y que debieron ser liberados tal como señala el acta 12 (folios 159-162).
LOA - Carta aceptación.	609	21.345.650	Sobrestimación de la reserva en \$21.345,650 en la medida en que los servicios fueron prestados dentro de la vigencia, soportado en la cuenta de cobro con Radicado No.20173030223903 del 28/12/2017 folios (162 al 175). Cuenta por Pagar.
Contrato de prestación de servicios profesionales.	700	5.333.333	Sobrestimación de la reserva por cuanto las actas No.4 ,5 y 6 del 31/12/2017 dan fe del recibo de los bienes antes del cierre de la vigencia. Cuenta por Pagar
Contrato de prestación de servicios.	271 de 2017	6.603.000	Se evidencian debilidades en el control y seguimiento al contrato, toda vez que éste fue suscrito desde el febrero 20 de 2017 y dentro de los soportes del contrato no hay evidencias de ejecución, ni tampoco se surtieron los trámites necesarios para liberar los recursos.
Contrato de prestación de servicios – profesionales.	087 de 2017	12.310.345	Sobrestimación de la reserva por cuanto según acta No.12 se realizó el recibo de la prestación de los servicios 1/12/2017 (folio 183 al 190) y se radico la cuenta y factura #103 el 11/12/2017 con radicado 20171120209873.

Contrato	no.	Valor Reserva	OBSERVACIONES
Contrato de prestación de servicios.	163	12.300.987	Sobrestimación de la reserva en la medida en que se trata de un contrato sin ejecutar. Aunque en la justificación entregada por la entidad se menciona una terminación anticipada del contrato, no hay soportes que permitan verificar tal situación. No hay actas de inicio, cuentas de cobro, ni actas de terminación del contrato o recibo de bienes, lo que evidencia debilidades en la gestión del Ministerio al seguimiento contractual. Tampoco se liberaron los recursos.
Contrato de prestación de servicios profesionales	209	10.386.666	En los soportes presentados por la entidad se verifica que se dio la terminación anticipada del contrato por mutuo acuerdo con acta de fecha del 8 de mayo de 2017, no se configura la existencia de una causal de fuerza mayor sino una deficiencia administrativa del Ministerio que no liberó los saldos sin ejecutar.
Contrato de prestación de servicios profesionales	488	400.000	Aunque en la justificación la entidad informa que el contratista radicó una cuenta de cobro que fue devuelta, no hay en la carpeta trazabilidad de dicha situación. No puede suponerse la existencia de un evento de fuerza mayor que obligara a la constitución de la reserva presupuestal, por lo cual se sobrestima el valor de las reservas en \$400.000.
Resolución.	0003902	44.627.000	Sobrestimación por \$44.627.000 en la medida en que la Resolución No. 3902 del 25/09/2017 corresponde al pago por concepto de reconocimiento económico por desintegración y no se evidenció ningún hecho de fuerza mayor que no permitiera el pago dentro de la vigencia.
Contrato de prestación de servicios profesionales.	750 de 2017	872.667	Sobrestimación de la reserva en \$872,667, toda vez que el contrato tuvo terminación anticipada a través del acta No. 5 del 31/12/2017 de recibo definitivo, donde además se muestra saldo pendiente de liberar. Dado que el contrato en su cláusula de plazo especificaba que terminaría el 31 de diciembre, no se entiende la justificación entregada por la entidad.
Contrato interadministrativo.	784	495.000.000	Sobrestimación del valor de la reserva en la medida en que la justificación no obedece a un evento impredecible que impida la ejecución del compromiso dentro de la vigencia sino falta de oportunidad en la constitución de una cuenta por pagar. Lo anterior soportado en la justificación del Ministerio "...Se constituye reserva teniendo en cuenta que la última cuenta por pagar extraordinaria no se legalizó en el plazo fijado por Central de Cuentas..."
Contrato de prestación de servicios profesionales.	208 de 2017	88.000.000	Sobrestimación de la reserva en la medida en que el contrato nunca fue ejecutado y el acta de liquidación suscrita el 7/04/2017 (folio 81) soporta un saldo pendiente de liberar por \$88.000.000.
Contrato de prestación de servicios.	501 de 2015	32.986.688	Este registro no corresponde a una reserva presupuestal sino a una cuenta por pagar, toda vez que los bienes fueron recibidos a satisfacción a través del Acta No. 9 del 31/12/2017 (folio 385 al 387), además la justificación que da la entidad se ajusta a una cuenta por pagar.
Contrato de prestación de servicios – profesionales.	441	54.000.000	Sobrestimación del valor de la reserva en \$54.000.000 por cuanto es un saldo pendiente de liberar y no obedece a un compromiso. Acta de terminación folio (241 al 244).
Orden de compra.	24262/17	47.841.570	Este registro no es reserva si no una cuenta por pagar, debido a que los insumos fueron entregados mediante Acta No.3 del 29/12/2017 folio (14 al 16).



CONTRALORÍA  
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Contrato	no.	Valor Reserva	OBSERVACIONES
Contrato de prestación de servicios.	568/16	92.116.856	No es reserva sino una cuenta por pagar, debido a que no obedece a una circunstancia de fuerza mayor que impida la ejecución del contrato. Mediante Acta No.14 del 16/01/2018 se recibo los servicios corresponden al mes de diciembre de 2017 folio (287 al 289).
Prestación de servicios para la elaboración del dictamen financiero del proceso de trámite arbitral del grupo RUNT.	389 de 2017	20.000.000	Este contrato no cumple con las condiciones para constituirse como una reserva. No se encuentran en la carpeta soportes de ejecución ni documentos que respalden las circunstancias de fuerza mayor que impidan la ejecución del contrato.
Elaborar un estudio de viabilidad para diseñar un modelo empresarial asociativo en la cadena de valor del sector transporte de carga terrestre.	415/2017	240.000.000	Este contrato no cumple con las condiciones para constituirse como una reserva, toda vez que han transcurrido siete meses (7) y no hay evidencias de ejecución, tal como lo señala el grupo de contratación al supervisor del contrato (folio 219). No se encuentran en la carpeta soportes de ejecución ni documentos que respalden las circunstancias de fuerza mayor que impidan la ejecución del contrato.
Contrato interadministrativo.	849 de 2017	2.700.000.000	El contrato inició su ejecución el 19-12-2017, es decir 12 días antes de finalizar la vigencia programando pagos hasta julio de 2018. No se encuentra evidencia de razones de fuerza mayor que justifiquen la constitución de las reservas presupuestales.
Orden de compra.	18411	101.975.763	Dentro de la carpeta del contrato no hay soportes que evidencien la ocurrencia de un evento de fuerza de mayor que justifique la constitución de la reserva presupuestal. La entidad argumenta ajustes en los calendarios del traslado del Datacenter del proveedor, pero esto no se puede constatar en la carpeta del contrato. Por el contrario se evidencian debilidades en la supervisión del contrato pues las actas, tanto las de inicio como las de recepción parcial de bienes, se allegan con meses de diferencia a la suscripción. Por lo tanto este hecho constituye una sobrestimación de las reservas presupuestales por valor de \$101.975.762,97.
Orden de compra.	16300	19.369.906	Se trata de una cuenta por pagar y no una reserva presupuestal, pues en el acta No. 10 de terminación anticipada, se termina el contrato por vencimiento del plazo pactado 31/12/2017 (folios 128-129).
Contrato de prestación de servicios profesionales	391	22.680.000	Desde el 18 de septiembre de 2017 se expidió la terminación anticipada del contrato y la liquidación del mismo. La constitución de la reserva presupuestal es inadecuada, sobrestimándola en \$22.680.000.
Contrato de prestación de servicios profesionales	35	10.710.000	Tal como puede evidenciarse en el folio 193 de la carpeta del contrato, la entidad certificó la recepción de los bienes a 31/12/2017. Por lo tanto, cumple con los requisitos para construirse como cuenta por pagar.
Contrato de prestación de servicios	341/2017	102.000.000	No es reserva sino una cuenta por pagar, soportado en actas de recibo definitivo No10 31/12/2017 folio (158 al 159) y acta de terminación #11 31/12/2017 folio (160 al161)
Contrato	394/2017	20.373.647	No cumple con los requisitos de reserva por cuanto es un saldo a favor del Ministerio de Transporte pendiente de liberar según actas No.10 y 11 (folios 651 al 652).

Contrato	no.	Valor Reserva	OBSERVACIONES
Contrato	857/2017	42.633.524	Tal como se evidencia en correo electrónico del 08 de marzo de 2017 (folio 79), no se encuentran en el expediente del contrato los soportes que permitan inferir si los bienes fueron o no fueron recibidos por la entidad, pues no figura acta de terminación o de recepción de bienes. La entidad argumenta que la cuenta de cobro presentada por el contratista mostraba errores que no fueron subsanados por el contratista, hecho del que no se encuentra trazabilidad en la carpeta del citado contrato. Dado que la fecha de terminación del contrato estaba pactada para el 29/12/2017 y no se evidencian razones de fuerza mayor que obligaran a la constitución de la reserva presupuestal, se puede inferir que ésta responde a debilidades administrativas del Ministerio, sobrestimando la reserva en \$42.633.524.
Contrato (mínima cuantía)	838	38.098.797	La justificación entregada por la entidad indica que "la importación de los equipos que hacen parte integral de la solución excede el tiempo límite de la fecha prevista de terminación del contrato; pues en el mes de diciembre los procesos de ingreso al país de artículos son más lentos que en cualquier otro mes del año". No obstante el acta de inicio del contrato tiene fecha de 06/12/2017, es decir aun cuando la entidad dispuso de toda la vigencia para realizar el contrato solo lo ejecutó durante el último mes de la vigencia, posibilitando la situación presentada. Así las cosas se presume una sobrestimación de las reservas presupuestales en \$38.098.797.
<b>Total</b>		<b>4.814.003.404</b>	

Fuente: Información tomada de las carpetas de contrato

## Hallazgo No. 2. Administrativo. Seguimiento y Evaluación del Plan Estratégico Sectorial

De acuerdo con el numeral 2.10 del artículo 2 del Decreto 087 de 2011, le corresponde al Ministerio de Transporte "*Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y **evaluar sus resultados***". (Negrita y resaltado fuera del texto). Al respecto, se observó que las actividades que realiza el Ministerio, están dirigidas únicamente a la consolidación y aseguramiento del reporte de avances en los aplicativos gubernamentales destinados para tal fin, pero no realizan actividades tendientes a la verificación, confrontación, o evaluación de los resultados presentados por las entidades del sector frente al Plan Sectorial.

Adicionalmente, se evidenció que si bien dentro del *Listado Maestro de Documentos del Sistema de Gestión de Calidad* del Ministerio hay un procedimiento relacionado con el Plan Estratégico Sectorial, este no incluye las acciones que deberán seguirse para adelantar tal procedimiento, los mecanismos adoptados para tal fin, ni tampoco la periodicidad con la que se llevará a cabo. Esta situación denota debilidades la gestión y cumplimiento de las funciones del

Ministerio relacionadas con la evaluación y seguimiento del Plan Sectorial que pueden llegar a ocasionar desviaciones en el cumplimiento de los objetivos sectoriales allí contenidos.

### **Hallazgo No. 3. Administrativo con Incidencia Disciplinaria. Planeación Presupuestal**

El título II del Decreto 111 de 1996 recopila los principios del Sistema Presupuestal Colombiano, entre ellos, el artículo 17 señala que en pro de la Programación Integral *“Todo programa presupuestal deberá contemplar simultáneamente los gastos de inversión y de funcionamiento que las exigencias técnicas y administrativas demanden como necesarios para su ejecución y operación, de conformidad con los procedimientos y normas legales vigentes.”*

En este mismo sentido, el artículo 8 de la Ley 819 de 2003 establece:

*“Artículo 8. Reglamentación a la programación presupuestal. La preparación y elaboración del presupuesto general de la Nación y el de las Entidades Territoriales, deberá sujetarse a los correspondientes Marcos Fiscales de Mediano Plazo de manera que las apropiaciones presupuestales aprobadas por el Congreso de la República, las Asambleas y los Concejos, puedan ejecutarse en su totalidad durante la vigencia fiscal correspondiente”.*

Ahora bien, la revisión del Presupuesto del Ministerio permitió evidenciar deficiencias en la programación presupuestal y ausencia de mecanismos efectivos de control, que permitieran corregir de manera oportuna las desviaciones presentadas en la programación presupuestal, reflejada en los saldos sin ejecutar de proyectos en los cuales se adicionaron recursos en el transcurso de la vigencia.

Tal es el caso del proyecto *“Asistencia técnica para el apoyo en el fortalecimiento de política, la implementación de estrategias para su desarrollo y el seguimiento y apoyo a las estrategias y proyectos, en el marco de la política nacional de transporte urbano”* que solicitó y recibió una adición presupuestal por \$6.000 millones de pesos, con el propósito de *“continuar con el cumplimiento de los lineamientos de política de transporte público urbano”*, sin embargo, se pudo verificar que no se ejecutó la totalidad de estos recursos, al no culminarse los procesos de contratación de diferentes servicios tales como:

- Consultoría para actualizar el sistema de información SSETU,



- Elaboración de encuestas para el levantamiento y actualización de indicadores, tendientes a establecer la precepción de funcionalidad de los sistemas de transporte masivo financiados por la Banca Multilateral.
- Asesoría financiera y jurídica para apoyo a los sistemas de Transporte Urbano
- Contratación de personal de apoyo para el grupo UMUS

Lo anterior generó una pérdida de apropiación por \$3.149 millones equivalentes al 50,7% de la adición aprobada, tal como muestra la siguiente tabla:

Tabla No.2  
Adición Presupuestal 1  
Cifras en Pesos

DESCRIPCIÓN	APR. INICIAL	APR. ADICIONADA	APR. VIGENTE	COMPROMISO	PERDIDA DE APROPIACIÓN
ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL AYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO.	\$ 3.600.000.000	\$ 6.210.000.000	\$ 9.810.000.000	\$ 6.660.168.357	\$ 3.149.831.643

Lo propio ocurrió con el proyecto “Apoyo estrategia ambiental del sector transporte nacional”, que recibió una adición presupuestal por \$2.000 millones de pesos, que no fueron ejecutados en su totalidad ocasionando una pérdida de apropiación por \$935,8 millones, equivalentes al 46.7% de la adición aprobada, además de la no adquisición de implementos que según la entidad estaban destinados para la implementación y fortalecimiento del sistema piloto de bicicletas públicas para la promoción del transporte no motorizado y para el cumplimiento de política pública de transporte activo.

Tabla No.3  
Adición Presupuestal 2  
Cifras en Pesos

DESCRIPCIÓN	APR. INICIAL	APR. ADICIONADA	APR. VIGENTE	COMPROMISO	PERDIDA DE APROPIACIÓN
APOYO ESTRATEGÍA AMBIENTAL DEL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.000.000.000	\$ 2.000.000.000	\$ 2.964.829.011	\$ 2.029.011.842	\$ 935.817.169

Los hechos anteriores denotan debilidades en la programación y debida planeación del presupuesto del Ministerio, que significó no solo la pérdida de recursos, sino la pérdida como costo de oportunidad de los bienes o prestación de servicios necesarios en la vigencia para el desarrollo de los programas y proyectos, lo que puede llegar a configurarse como una presunta falta disciplinaria por el no cumplimiento del artículo 8 de la Ley 819 de 2003.

#### **Hallazgo No. 4. Administrativo con Incidencia Disciplinaria - Proyecto Promoción para la Renovación del Parque Automotor**

El Capítulo III de la Resolución 332 de 2017 establece el procedimiento para la desintegración física total con reconocimiento económico en el marco de la Política de modernización del parque automotor de carga en el país, señalando entre otros los siguientes aspectos:

- a) *“Artículo 12. Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación de revisión vehículo, este deberá ser presentado el mismo día ante la entidad desintegradora y el propietario del vehículo deberá entregar la autorización para realizar la desintegración física total y las placas del vehículo a desintegrar.*

*En la entrega del vehículo deberán estar presentes un representante de la entidad desintegradora, un representante del Operador, un representante del Auditor y el propietario del automotor o su representante.*

*El Operador y el representante del Auditor verificarán que el vehículo fue llamado de conformidad con lo establecido en la presente resolución, que el mismo llegó por sus propios medios y con sus componentes mecánicos y estructurales completos (motor, caja de velocidades, transmisión, ejes, llantas, cabina, tanque de combustible y quinta rueda para los tracto camiones), y que los guarismos de identificación del vehículo presentado a la desintegradora corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por el tercero que adelanta el proceso y del Auditor.*

*De no cumplir con estos requisitos, el Operador y el Auditor levantarán un acta detallada de lo sucedido y la entidad desintegradora se abstendrá de recibir el automotor.*

*La entidad desintegradora validará previamente a través del sistema RUNT que el vehículo cuente con el certificado de revisión técnica expedido por el Operador que adelanta el proceso y llevará registro fotográfico y filmico del proceso de entrega, de la persona que entrega el vehículo y de la desintegración de cada uno de los vehículos, los que deben reposar en la carpeta física y virtual que para cada uno de ellos genere, información que deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias la requieran.*

*La entrega del vehículo se formalizará con un acta suscrita por quienes intervienen, la cual será registrada en el sistema RUNT y en la carpeta física y virtual. El vehículo quedará depositado en las instalaciones de la entidad desintegradora quien responderá por su guarda, custodia, conservación y posterior desintegración física total”*

Frente a lo anterior, en visita de campo realizada el día 10 de abril de 2018 a dos (2) las empresas desintegradoras ubicadas en Bogotá, se estableció que ningún funcionario del Ministerio de Transporte o quien este designado como representante del operador está presente en el momento en que la empresa desintegradora recibe los vehículos que son objeto de reconocimiento económico, y que las actas de recibo se firman en días posteriores al ingreso real del vehículo a las instalaciones de las desintegradoras, aunque se registren con la fecha real del ingreso.

Así mismo, a partir de información suministrada por el Ministerio se pudo observar que las carpetas virtuales de los vehículos con placas VSF292, KUK013, VLI799, SRA139, VSI237, TPA933, y SAW007 carecen de soportes documentales, fotografías y/o videos que den fe del procedimiento de desintegración adelantado.

b) *“Artículo 5°. Desintegración física total del vehículo. Suscrita el acta de entrega, la entidad desintegradora, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, procederá a realizar la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.*

*Artículo 6°. Certificado de desintegración física total. La entidad desintegradora deberá expedir el certificado de desintegración física total, el mismo día de la desintegración, en forma electrónica a través del RUNT. Para tal efecto, deberá dar cumplimiento al procedimiento y protocolos de seguridad que se establezcan por la Dirección de Transporte y Tránsito en forma conjunta con el Grupo de Coordinación del RUNT, en las cuales se podrán tener en cuenta las recomendaciones efectuadas por el Auditor.”*

La revisión documental realizada por la CGR permitió establecer que los siguientes vehículos no fueron desintegrados dentro de los 3 días hábiles siguientes al acta de recibo, tal como debió realizarse de acuerdo al articulado citado previamente:

Tabla No. 4  
Reconocimiento Económico por Desintegración  
Cifra en pesos

PLACA	VALOR PAGADO	FECHA DEL CERTIFICADO DIJIN	FECHA ACTA DE DESINTEGRACIÓN	OBSERVACIÓN
SFJ921	\$ 89.251.000	1/12/2016	13/12/2016	Vehículo desintegrado cinco (5) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SRC611	\$ 89.251.000	7/12/2016	15/12/2016	Vehículo desintegrado cinco (5) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SWB254	\$ 89.251.000	14/12/2016	21/12/2016	Vehículo desintegrado (2) días hábiles posteriores a los términos establecidos en la Resolución 332/2017
SUJ055	\$ 89.251.000	5/01/2017	17/01/2017	Vehículo desintegrado cinco (5) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SFJ371	\$ 89.251.000	1/12/2016	28/12/2016	Vehículo desintegrado dieciocho (18) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
XAB513	\$ 89.251.000	29/11/2016	5/12/2016	Vehículo desintegrado un (1) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SNA085	\$ 63.751.000	15/12/2016	22/12/2016	Vehículo desintegrado dos (2) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
XIC717	\$ 89.251.000	27/12/2016	6/01/2017	Vehículo desintegrado cinco (5) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
XIB313	\$ 89.251.000	16/01/2017	20/01/2017	Vehículo desintegrado un (1) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 000032/2017.
DVS036	\$ 89.251.000	9/11/2016	16/11/2016	Vehículo desintegrado dos (2) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 000032/2017.
SVJ537	\$ 89.251.000	20/12/2016	30/12/2016	Vehículo desintegrado seis (6) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
WHC474	\$ 63.751.000	12/12/2016	21/12/2016	Vehículo desintegrado tres (3) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SAW007	\$ 89.251.000	28/11/2016	7/12/2016	Vehículo desintegrado cuatro (4) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
SGK930	\$ 89.251.000	22/12/2016	6/01/2017	Vehículo desintegrado once (11) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución 332/2017.
XID115	\$ 89.251.000	21/11/2016	5/12/2016	Vehículo desintegrado siete (7) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución.
SKF473	\$ 89.251.000	16/12/2016	28/12/2016	Vehículo desintegrado cinco (5) días hábiles posteriores a los términos establecidos Resolución.
Totales	<b>\$ 1.377.016.000</b>			

Fuente: Información tomada Base de datos entregada por la entidad y aplicativo RUNT

Los hechos anteriores denotan debilidades en la ejecución de la política de modernización del parque automotor de carga, en la medida en que no se está verificando el cumplimiento de la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra con el objeto de sacar del mercado los vehículos que ya cumplieron su vida útil. Lo anterior además evidencia una presunta falta disciplinaria por el no cumplimiento de los artículos 5 y 12 de la Resolución 332 de 2017.

## 2.2 HALLAZGOS CONTABLES

### Hallazgo No. 5. Administrativo. Conciliación de Cuentas Bancarias

El numeral 3.8 de la Resolución 357 de 2008 de la CGN, respecto a las conciliaciones de información, establece:

*“... Para un control riguroso del disponible y especialmente de los depósitos en instituciones financieras, las entidades contables públicas deberán implementar los procedimientos que sean necesarios para administrar los riesgos asociados con el manejo de las cuentas bancarias, sean éstas de ahorro o corriente. Manteniendo como principal actividad la elaboración periódica de conciliaciones bancarias, de tal forma que el proceso conciliatorio haga posible un seguimiento de las partidas generadoras de diferencias entre el extracto y los libros de contabilidad...”.*

Pese a lo anterior, se observó que a 31 de diciembre de 2017 el Ministerio de Transporte no ha logrado la depuración definitiva de los saldos pendientes de aclarar en las conciliaciones bancarias de las cuentas denominadas Transferencias (Cuenta N° 026114678) y Gastos de Personal (Cuenta N° 18814564841), tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla No. 5  
Diferencias por conciliar cuentas de cuentas bancarias  
Cifras en pesos

Descripción	Saldo según SIF	saldo según extracto	Diferencia por conciliar
TRANSFERENCIAS - CTA N° 026114678	218.843.435,37	22.012.890,67	196.830.544,70
GASTOS DE PERSONAL- CTA N° 18814564841	-638.393.780,21	147.101.785,44	785.495.565,65
<b>Totales</b>	<b>-419.550.344,84</b>	<b>169.114.676,11</b>	<b>982.326.110,35</b>

De otra parte, presenta diferencias por \$51.7 millones entre los saldos registrados en el formulario CGN2005\_002\_OPERACIONES\_RECIPROCAS del Ministerio de Transporte y el saldo registrado por el Banco Agrario. Estas situaciones generan

una diferencias por conciliar de \$1.034 millones e incertidumbre del saldo final de la cuenta contable 1110 Depósitos en Instituciones Financieras, así como, el saldo de la cuenta 5102 Contribuciones Imputadas por \$196.8 Millones, la cuenta 5101 Sueldos y Salarios por \$785.5 millones, y la cuenta de otros ingresos por \$51.7 millones.

**Hallazgo No. 6. Administrativo. Deudores- Ingresos No tributarios y Otros Deudores - Terceros Genéricos**

Continúan saldos de vigencias anteriores, bajo el concepto de "Tercero Genérico", pendientes de depurar por \$1.003,4 millones, circunstancia que sobrestima, en este valor, los saldos reflejados en cada una de las subcuentas relacionadas pertenecientes al grupo Deudores, y los resultados de vigencias anteriores, con el correspondiente efecto patrimonial. Esta situación evidencia deficiencias de control y seguimiento, al haber sido objeto de pronunciamientos por parte del Ente de Control, en informes anteriores.

Tabla No.6  
Saldos Terceros Genéricos por depurar  
Cifras en pesos

Código	Nombre de la cuenta	Saldos a 31/12/2017
140101	Tasas	2.056.861,90
140102	Multas	93.030.695,56
140190	Otros Deudores por Ingresos	11.066.564,00
147084	otros Responsabilidades Fiscales	23.208.980,64
147079	Otros Indemnizaciones	313.424.153,40
147090	Otros- otros	1.247.276,83
147078	Enajenación de Activos	559.377.649,04
Total		1.003.412.181,37

Aunque la Entidad en su respuesta manifiesta que se han adelantado gestiones al respecto, también informa que continúan presentándose, en algunas de las partidas antiguas, ausencia de plena identificación del deudor, valores migrados del SIIF I y II sin identificar y que para otros se encuentran en búsqueda de información, lo que permite concluir, que estos saldos no constituyen derechos reales a favor de la Entidad, por lo que se estaría sobrestimando el saldo de las subcuentas del grupo Deudores en \$1.003,4 millones afectado a la vez la cuenta de resultado de ejercicios anteriores como contrapartida.

**Hallazgo No. 7. Administrativo. Rentas por Cobrar- Diferencia saldos contables y el Estado de Cartera**

Al revisar el Estado de Cartera, se evidenciaron cuentas por cobrar no registradas en los Estados Contables por \$425 millones, por concepto de sobretasa a la gasolina y \$19.5 millones por venta de maquinaria, que además de generar incertidumbre pueden llegar a constituir derechos a favor del Mintransporte no reconocidos en su información financiera. Adicionalmente, en la conciliación de saldos, entre las áreas de cartera y contabilidad del Ministerio, se observan valores en depuración, que generan también incertidumbre en la razonabilidad del saldo presentado en la información financiera, por \$209,8 millones que además, de afectar en forma correlativa el saldo de las cuentas de ingresos y los resultados del ejercicio, refleja deficiencias en los mecanismos de control interno contable.

**Hallazgo No. 8. Administrativo. Deudores- Depósitos Entregados en Garantía- Depósitos Judiciales**

En la subcuenta *142503 Depósitos Judiciales*, se encuentra registrado el valor de \$5.561.8 millones por concepto de títulos judiciales por procesos en contra del Ministerio, los cuales se constituyeron como consecuencia de los embargos a las diferentes cuentas bancarias del Ministerio, en vigencias anteriores y que a la fecha de la auditoria no han sido depurados en su totalidad de acuerdo con los fallos, a pesar de las gestiones adelantadas por el Ministerio. Esta situación genera incertidumbre sobre la razonabilidad del saldo de la subcuenta, afectando el Patrimonio Institucional. De igual manera, se observan deficiencias de control y seguimiento de la entidad, toda vez que esta situación, ha sido objeto de pronunciamientos por parte del Ente de Control.

**Hallazgo No. 9. Administrativo. Deudores- Formularios y Especies Valoradas**

El saldo de la cuenta *140114 Formularios y Especies Valoradas*, incluye \$26.714.4 millones, que corresponden a operaciones con los bancos que recaudan los ingresos por este concepto y mantienen, vía reciprocidad, los recursos por el término de 75 días. Teniendo en cuenta que al cierre de la vigencia auditada, los recursos en las cuentas bancarias ascienden a \$20.401.8 millones, se observó una diferencia de \$6.312.5 millones, que representan incertidumbre sobre la realidad del saldo de la cuenta deudores y en forma correlativa puede tener efecto en las cuentas de resultados.

Tabla No. 7  
Diferencias en saldos extractos bancarios y saldos contables  
Cifras en pesos

Banco	Cta 140114-especies Valoradas	Saldo Extractos a 31122017	Diferencia
Davivienda	18.304.997.472	17.029.936.204,75	1.275.061.267,25
Popular	8.195.790.780,00	3.222.388.898,02	4.973.401.881,98
Agrario de Colombia	213.621.210,00	149.517.392,00	64.103.818,00
	26.714.409.462	20.401.842.494,77	6.312.566.967,23
Cifras en Pesos			

### Cuentas por Pagar

El numeral 3.1. Depuración contable permanente y sostenibilidad de la Resolución 357 de 2008 de la CGN, indica:

“...Atendiendo lo dispuesto en el Régimen de Contabilidad Pública, las entidades deben adelantar las acciones pertinentes a efectos de depurar la información contable, así como implementar los controles que sean necesarios para mejorar la calidad de la información.

En todo caso, se deben adelantar las acciones administrativas necesarias para evitar que la información contable revele situaciones tales como:

d) Derechos u obligaciones que carecen de documentos soporte idóneos, a través de los cuales se puedan adelantar los procedimientos pertinentes para obtener su cobro pago...”.

De acuerdo a lo anterior, se observó que el grupo 24 de Cuentas por Pagar se encuentra afectado por las siguientes circunstancias que evidencian falta de gestión para depurar las cifras contenidas en la información financiera, tal como lo establece el numeral 3.1 de la Resolución 357 de 2008.

### Hallazgo No. 10. Administrativo. Acreedores

El saldo de la cuenta 2425 *Acreedores* presenta incertidumbre de \$31 millones en las subcuentas relacionadas en el siguiente cuadro, corresponden a saldos de vigencias anteriores al 2011 y de los cuales Ministerio no cuenta con los soportes para realizar los correspondientes ajustes.

Tabla No. 8  
SalDOS sin soportes cuenta Acreedores  
Cifras en pesos

CODIGO	DENOMINACION	VALOR
242518	Aportes a fondos pensionales	9.965.841
242519	Aportes a seguridad social en salud	17.653.446
242521	Sindicatos	1.905.339
242522	Cooperativas	304.782
242524	Embargos judiciales	230.653
242535	Libranzas	1.336.143
	<b>TOTAL</b>	<b>31.396.203</b>

La incertidumbre observada, afecta a su vez, las cuentas que se constituyen en la contrapartida de las mismas y que corresponden a las siguientes subcuentas:

Tabla No. 9  
Afectación de contrapartidas  
Cifras en pesos

CODIGO	DENOMINACION	VALOR
51007	Cotizaciones a entidades administradoras del régimen de ahorro individual	9.965.841
510303	Cotizaciones a seguridad social en salud	17.653.446
1110	Depósitos en Instituciones Financieras	3.776.916
	<b>TOTAL</b>	<b>31.396.203,29</b>

### Hallazgo No. 11. Administrativo. Salarios y Prestaciones Sociales

El saldo de la cuenta 2505 *Salarios y Prestaciones Sociales* presenta incertidumbre por \$28 millones, en las subcuentas relacionadas en el siguiente cuadro, corresponden a saldos de vigencias anteriores al 2011 y de los cuales Ministerio no cuenta con los soportes para realizar los correspondientes ajustes.

Tabla No. 10  
SalDOS sin soporte - Salarios y Prestaciones Sociales  
Cifras en pesos

CODIGO	DENOMINACION	VALOR
250508	Indemnizaciones	27.627.194,65
250512	Bonificaciones	638.656,99
	<b>TOTAL</b>	<b>28.265.851,64</b>

Así mismo, la incertidumbre afecta la cuenta 5101 *Sueldos y Salarios* que se constituye en su correspondiente contrapartida.

### Hallazgo No. 12. Administrativo. Recaudos a Favor de Terceros

El saldo de la cuenta contable 290580 *Otros Pasivos - Recaudos a favor de Terceros - Recaudos por clasificar*, por \$28.707.7 millones, es incierto, dado que a

nivel de terceros, estos no se encuentran debidamente identificados. A su vez, según el Ministerio, la cuenta 290580 *“es la contrapartida de la subcuentas 111005, 112005, y corresponde al ingreso por recaudos de: Sobretasa a la Gasolina -002, Runt-005, Formularios y Especies Valoradas -000, que la entidad recibe en las cuentas bancarias autorizadas por la DTN...”*, sin embargo, en cifras globales, el saldo de la cuenta es superior en \$4.489,6 millones a lo registrado subcuentas 111005 y 112005.

Por lo anterior, existe incertidumbre respecto a la razonabilidad del saldo a 31 de diciembre de 2017, presentado en la cuenta 290580 *Otros Pasivos - Recaudos a favor de Terceros -Recaudos por clasificar*, dado que, la contrapartida de este saldo corresponde a las subcuentas 111005 y 112005, de igual manera, tampoco hay certeza de las cuentas que se han venido afectando por la diferencia establecida.

### **Hallazgo No. 13. Administrativo. Litigios**

A 31 de diciembre de 2017 el saldo de la cuenta 271005 *Litigios* fue de \$274.820 millones, que corresponde al valor reportado a la Subdirección Administrativa y Financiera por la Oficina Asesora Jurídica, sin embargo al analizar la base de datos que da origen a dicho valor se evidencia que reporta un saldo como provisión de \$278.553 millones, generando así una diferencia de \$3.733 millones entre las dos fuentes de información.

De acuerdo con la Oficina Jurídica del Ministerio, la diferencia corresponde a un proceso ejecutivo laboral cuyo riesgo de pérdida es bajo y se determinó excluirlo, sin ningún tipo de soporte por parte de la dependencia sobre dicho análisis y decisión. Sin embargo, se observa en la base de datos aportada por la oficina jurídica que mediante sentencia *“...fue condenada la entidad demandada a reconocer y pagar a los demandantes, los perjuicios ocasionados por este proceso de reparación directa”* y también se califica la fortaleza de la defensa y la probatoria como bajas. Frente a lo anterior, se considera no existían los argumentos ni soportes para retirar la provisión, más aun cuando se perdió en primera instancia.

Bajo éstas circunstancias, la diferencia que se presenta entre el saldo de la cuenta 2715005 y el cálculo de la base de datos eKOGUI de la Oficina Jurídica, está subestimando en \$3.733 millones el saldo final de las cuentas contables 271005 *Litigios* y su contrapartida 531401 *Litigios* a 31 de diciembre de 2017.

**Hallazgo No. 14. Administrativo. Cuentas de Orden 9120 Litigios y 99050 Mecanismos Alternativos de Solución de Conflictos.**

El procedimiento contable para el reconocimiento y revelación de los procesos judiciales, laudos arbitrales y conciliaciones extrajudiciales se establece con la notificación de la demanda, se constituye la responsabilidad contingente, registrando un crédito a cuenta 9120-Litigios y Mecanismos Alternativos de Solución de Conflictos, según corresponda, y un débito a la cuenta 9905-Responsabilidades Contingentes por Contra (Db). Cuentas que se cancelan cuando, como resultado de la evaluación del riesgo por la aplicación de metodologías de reconocido valor técnico o el estado del proceso, se determina que la contingencia es probable y se reconoce el pasivo estimado contabilizando la provisión.

En la información reportada por el Ministerio en el eKOGUI correspondiente a la base de datos que elabora la oficina jurídica, y que se constituye en la metodología de reconocido valor técnico, se registra una Pretensión indexada de \$34.712.845 millones, a lo que se le debería descontar el valor de la provisión contenida en la misma base que es de \$278.553 millones para un valor de la Pretensión de \$34.434.292 millones, sin embargo, se observó que las cuentas 9120 y 9905 reportan únicamente un saldo de \$28.703.902 millones, presentándose una diferencia de \$5.730.389 millones.

Tabla No.11  
SalDOS Pretensiones registradas en cuentas de orden  
Cifras en pesos

Concepto	Valor
Pretensión indexada	34.712.845.374.735
Menos provisión	278.553.373.127
<b>Pretensión Definitiva</b>	<b>34.434.292.001.608</b>
Saldo cuenta 9120 Litigios y MASC	28.703.902.015.171
<b>Diferencia</b>	<b>5.730.389.986.437</b>

Esta situación evidencia la falta de control sobre la consistencia de los saldos mostrados en la información financiera de la entidad, además de la falta de revelación clara y precisa en las Notas a los Estados Contables.

**Hallazgo No. 15. Administrativo. SalDOS por Conciliar de Operaciones Recíprocas**

La Contaduría General de la Nación ha establecido que todas las entidades contables públicas deben efectuar permanentemente procesos de conciliación de los saldos de operaciones recíprocas entre sí, tanto en los cortes trimestrales

intermedios, como en el corte de final de año. De acuerdo con lo reportado por la administración a 31 de diciembre de 2017 el Ministerio de Transporte presenta diferencias por \$10.068 millones entre los saldos registrados en el formulario CGN2005\_002\_OPERACIONES\_RECIPROCAS y los saldos registrados por las diferentes entidades públicas con las cuales tuvo dichas operaciones. Esta situación genera incertidumbre sobre el saldo de las cuentas comprometidas por estas operaciones y posibilita inconsistencias en los Estados Financieros del Ministerio, que para 2017 están relacionadas con las cuentas descritas en el siguiente cuadro:

Tabla No. 12  
Diferencias en cuentas recíprocas  
Cifras en pesos

CODIGO	NOMBRE	VALOR EN EL MT	VALOR EN LA ENTIDAD RECÍPROCA	DIFERENCIA
<b>1.2.08.31</b>	<b>EMPRESAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DEL ESTADO SOCIETARIAS</b>			<b>6.446.040.307</b>
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE RISARALDA LTDA.	212.510.000	-	212.510.000
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE LTDA.	376.116.115	-	376.116.115
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE ARMENIA S.A.	741.939.340	-	741.939.340
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE NARIÑO LTDA.	94.986.000	-	94.986.000
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE POPAYAN LTDA.	81.221.000	-	81.221.000
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE PALMIRA	50.893.457	-	50.893.457
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE POPAYÁN S.A.	232.745.000	-	232.745.000
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE SOGAMOSO LTDA.	45.151.000	-	45.151.000
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE CALDAS LTDA	451.005.041	-	451.005.041
	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE TULUA LTDA.	32.910.354	-	32.910.354
	CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR DE CÚCUTA LTDA	2.872.063.000	-	2.872.063.000
	CENTRAL DE TRANSPORTES DE SANTA MARTA LTDA.	50.000.000	-	50.000.000
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE MANIZALES S.A INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO	1.204.500.000	-	1.204.500.000
<b>1.2.08.32</b>	<b>SOCIEDADES DE ECONOMÍA MIXTA</b>			<b>3.130.588.243</b>
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE PEREIRA S. A.	222.174.450	-	222.174.450
	TERMINALES DE	22.971.000	-	22.971.000

CODIGO	NOMBRE	VALOR EN EL MT	VALOR EN LA ENTIDAD RECIPROCA	DIFERENCIA
	TRANSPORTES DE MEDELLÍN S. A.			
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE SAN GIL	16.665.000	-	16.665.000
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S. A.	141.965.500	-	141.965.500
	TERMINAL DE TRANSPORTE S. A.	2.170.097.490	-	2.170.097.490
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE VILLAVICENCIO S. A.	165.414.000	4.623.097,00	160.790.903
	TERMINAL DE TRANSPORTES DE PASTO S. A.	328.031.000	-	328.031.000
	SOCIEDAD TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE IPIALES S.A.	44.778.000	-	44.778.000
	CENTRALES DE TRANSPORTES S.A.	23.114.900	-	23.114.900
<b>1.4.01.02</b>	<b>MULTAS</b>			<b>66.022.900</b>
	CONVENCIÓN	66.022.900	-	66.022.900
<b>1.4.13</b>	<b>TRANSFERENCIAS POR COBRAR</b>			<b>425.216.750</b>
	GOBERNACIÓN DE CÓRDOBA	249.628.000	-	249.628.000
	GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA	172.135.150	-	172.135.150
	GOBERNACIÓN DEL CAUCA	3.453.600	-	3.453.600
	<b>TOTALES</b>			<b>10.067.868.200</b>

### **Hallazgo No. 16. Administrativo. Notas a los Estados Financieros incompletas**

El Régimen de Contabilidad Pública Establece que las Notas a los Estados Contables Básicos corresponden a la información adicional de carácter general y específico, que complementa los Estados Contables Básicos y forman parte integral de los mismos. Tienen por objeto revelar la información adicional necesaria sobre las transacciones, hechos y operaciones financieras, económicas, sociales y ambientales que sean materiales; la desagregación de valores contables en términos de precios y cantidades, así como aspectos que presentan dificultad para su medición monetaria que pueden evidenciarse en términos cualitativos, o cuantitativos físicos, los cuales han afectado o pueden afectar la situación de la entidad contable pública.

Las Notas Explicativas que acompañan a los Estados Contables del Ministerio de Transporte presentan deficiencias en la revelación, debido a que las mismas no permiten conocer situaciones significativas de los hechos financieros, económicos y sociales, que afectan los estados contables.

Es así como la nota sin número que hace referencia a las cuentas de Propiedad Planta y Equipo (\$14.050 millones) contiene información importante, sin embargo en los bienes inmuebles no se revela por separado el valor que corresponda a los terrenos; en relación con las depreciaciones, amortizaciones y provisiones tampoco se revelan en forma separada y no se hace ninguna referencia a las valorizaciones.

Tampoco se menciona el monto, justificación y efecto en los resultados por el retiro de bienes; la vida útil y métodos utilizados para la determinación de la depreciación o amortización, las metodologías aplicadas para la actualización de los bienes, el efecto generado y la fecha de los avalúos ni información sobre los bienes destinados por la entidad para su uso y a la vez para obtener ingresos por arrendamientos.

Para el grupo de los Pasivos, las Notas del Ministerio presenta información sobre Pasivos Pensionales, Proceso de Jurisdicción Coactiva y Defensa Judicial, pertenecientes a cuenta 2710 Pasivos Estimados (\$274.820 millones) ; pero no se revelan temas como, el valor pagado por sentencias, conciliaciones y laudos arbitrales, incluyendo los intereses y costas de los procesos; el valor registrado como gasto por sentencias, conciliaciones y laudos arbitrales, la metodología aplicada para el registro del pasivo estimado y el estado de los procesos.

De otra parte existen cuentas que a pesar de tener saldos significativos en los Estados Financieros no fueron objeto de revelaciones y están relacionados principalmente con: Rentas por Cobrar (\$1.971 millones), Deudores (\$154.479 millones), Otros Activos (\$166.830 millones), Cuentas por Pagar (\$36.849 millones), Otros Pasivos (\$28.709 millones), Ingresos (\$627.155 millones), Gastos (\$627.155 millones), Cuentas de Orden Deudoras(\$243.417 Millones) y Cuentas de Orden Acreedoras (\$28.737.988 millones),

La falta de claridad en las Notas a los Estados Contables hace que la información financiera pierda sus atributos y genera que los usuarios de la misma no la puedan utilizar de manera efectiva para un dinámico proceso de toma de decisiones; así como que se dificulte conocer la gestión, el uso y condición de los recursos y el patrimonio públicos y se obstaculice el ejercicio del control, entre otras.

#### **Hallazgo No. 17. Administrativo. Recursos Entregados en Administración**

El saldo de la cuenta *142402 Recursos Entregados en Administración*, se encuentra sobrestimado en \$375 millones, ya que corresponde a los recursos ejecutados y pendientes de registrar del Convenio No.216139, suscrito con el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo-FONADE. Lo anterior, teniendo en

cuenta, que en el informe de ejecución financiera No. 13, de FONADE se refleja únicamente un saldo pendiente de legalizar de \$1. Esta circunstancia, constituye deficiencias de control en los procedimientos contables, también afectó el resultado del ejercicio, por los gastos generales no registrados.

Lo mencionado contraviene lo establecido por la CGN, en el Instructivo 002 de 2016, de la CGN, respecto a que las directivas de las entidades sujetas al RCP adoptaran las estrategias administrativas necesarias para promover y facilitar todas las actividades operativas requeridas en las diferentes áreas donde se originan los hechos financieros, económicos, sociales y ambientales, así como todo el apoyo y logística necesarios para un adecuado cierre del periodo contable.

### Hallazgo No. 18. Administrativo. Propiedad Planta y Equipo- Inmuebles.

Si bien, el Ministerio cuenta con un inventario detallado de Bienes Inmuebles, los cuales, no presentan diferencias con los reportes contables, incluidas las valorizaciones, existe incertidumbre, dado que en el reporte entregado por la Ventanilla Única de Registro - VUR de la Superintendencia de Notariado y Registro, según el cual se presentan, siete (7) inmuebles a nombre del Ministerio, que no se encuentran registrados contablemente. Esta incertidumbre, además de afectar la razonabilidad del saldo subcuentas 1605 y1640, tiene incidencia en el saldo de Otros Activos- Valorizaciones, el Patrimonio y en los gastos del periodo, en lo que respecta a la depreciación de las edificaciones.

Lo mencionado, se presenta por la falta de validación de la información con las entidades, a las cuales se les han trasladado los bienes y con la responsable del respectivo registro.

Tabla No. 13  
Relación de inmuebles

INMUEBLES PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE- REPORTE VUR			
Dirección	Numero Matricula	Departamento	Municipio
Clle 35 20-6 Oficina 332E Terminal de Transporte de Armenia	280-56643	Quindío	Armenia
Barrio San Antonio	372-5059	Valle del Cauca	Buenaventura
Lote Terreno	282-14211		Calarca
Lote Terreno- Carretera Calaca-Sevilla	282-14210	Quindío	Calarca
Lote Terreno- Carretera Barrio Versailles	282-14213	Quindío	Calarca
Lote Terreno- Carretera Calaca-Sevilla	282-1412	Quindío	Calarca
Lote Terreno- Carretera Calaca-Sevilla	282-14209	Quindío	Calarca

Fuente: Ventanilla Unica de Registro-VUR- Superintendencia de Notariado y Registro

## Hallazgo No. 19. Administrativo. Bienes Inmuebles de Ferrovías y Fondo Nacional de Camino Vecinales.

De acuerdo con información suministrada por la Ventanilla Única de Registro - VUR de la Superintendencia de Notariado y Registro, a 31 de diciembre de 2017, aún continúan bienes de las extintas Ferrovías en Liquidación y Fondo Nacional de Caminos Vecinales sin registrar en la información financiera del Mintransporte. Lo mencionado subestima la cuenta Propiedad, Planta y Equipo, en cuantía indeterminada por los diecisiete (17) inmuebles (ver tabla), que no han sido legalizados ni transferidos a la Entidad respectiva,

Si bien la entidad en su respuesta manifiesta que esos predios no deben estar registrados en su contabilidad ya que deben ser registrados por el INVIAS, en dicha entidad tampoco se encuentran registrados, por lo tanto se considera que por efectos de control y salvaguarda de los bienes del Estado, el Ministerio y sus entidades adscritas deben adelantar las acciones pertinentes para el registro contable de dichos inmuebles.

Tabla No. 14  
Relación de Bienes Inmuebles a nombre de Ferrovías en Liquidación

Propietario	NIT	Matrícula Inmobiliaria	Referencia Catastral	Municipio - Departamento
Ferrovías en Liquidación	8000829347	290-81322	66-001-0020001012000	Pereira - Risaralda
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-77414	01-07-0199-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78319	01-02-0027-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78030	00-02-0000-000-2-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78326	01-07-0198-0002-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78543	01-07-0197-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78029	00-02-0000-0090-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-77456	01-05-0267-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78326	01-07-0149-0002-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78320		Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-79397	01-02-0011-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78033	01-03-0132-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78028	01-03-0116-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-79087	01-07-0196-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78318	01-07-0198-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78027	01-07-0129-0001-000	Armenia - Quindío
Ferrovías en Liquidación	8000829347	280-78224	63-00101010266-0000000	Armenia - Quindío

Fuente: Ventanilla Única de Registro - VUR de la Superintendencia de Notariado y Registro

## **Hallazgo No. 20. Administrativo. Propiedad, Planta y Equipo- Bienes Muebles**

A 31 de diciembre de 2017, el saldo contable de los bienes muebles del Ministerio asciende a \$18.793.3 millones, sin embargo, de acuerdo con el inventario entregado por el Ministerio, en una segunda oportunidad, en el cual hace claridad, que se deben considerar los bienes intangibles (cuenta 1970), los bienes entregados a terceros (cuenta 1920) y los bienes intangibles en bodega (cuenta 191090) aún se registra una diferencia de \$943.3 millones, respecto al saldo de los inventarios físicos. Adicionalmente, el Ministerio, en su respuesta reconoce que *"... el suministro de la información, se realizó antes del cierre contable, por lo que no se encontraba totalmente depurada y clasificada..."*.

Esta circunstancia, además de representar una incertidumbre en las subcuentas de Propiedad, Planta y Equipo, bienes muebles, tiene efecto en el Patrimonio Institucional y los gastos del periodo en lo relacionado con la depreciación.

Lo anterior, evidencia las deficiencias en las acciones administrativas que la Entidad debió adelantar para la finalización del periodo contable, respecto a la conciliación de saldos, toma física de inventarios y saldos contables, de acuerdo con lo establecido por la CGN en el Instructivo 03 de 2017- Instrucciones relacionadas con el cambio del periodo contable 2017 – 2018.

## **Hallazgo No. 21. Administrativo con posible incidencia disciplinaria. Control Interno Contable**

De acuerdo con los resultados presentados, respecto a la relevancia, y representación fiel de la información financiera reportada el Ministerio con corte a la vigencia 2017, se observó la falta de conciliación entre las dependencias y contabilidad, y las dificultades en los procesos de depuración, que ha generado que se presenten problemas en el efectivo, los deudores, la propiedad, planta y equipo, las cuentas por pagar, los pasivos estimados y los ingresos, situaciones que se han sido evidenciadas en el presente informe.

Lo mencionado se presenta por falta de la efectividad en el control interno contable<sup>5</sup> y en su evaluación; circunstancias que podrían afectar la razonabilidad de la información financiera reportada por las vigencia 2017, y contravienen lo

---

<sup>5</sup> Resolución 193 de 2016: 1.1 Definición del Control Interno Contable: Es el proceso que bajo la responsabilidad del representante legal o máximo directivo de la entidad, así como de los responsables de las áreas financieras y contables, se adelanta en las entidades, con el fin de lograr la existencia y efectividad de los procedimientos de control y verificación de las actividades propias de proceso contable, de modo que garanticen razonablemente que la información financiera cumpla con las características fundamentales de relevancia y representación fiel de que trata el Régimen de Contabilidad Pública.

establecido en la Resolución 357 de 2008, instructivo N°03 de 2017 y la Resolución 193 de 2016.

**Hallazgo No. 22. Administrativo. Recursos Entregados en Administración- Fideicomisos- Convenios interadministrativos 333 de 2010 y 431 de 2011**

A 31 de diciembre de 2017, el saldo de la cuenta *142402 Recursos Entregados en Administración*, presenta una partida de \$27.8 millones, correspondientes a los convenios interadministrativos 333 de 2010 y 431 de 2011, suscritos por el Ministerio de Transporte y el Fondo Francisco José de Caldas - Colciencias-Fiduprevisora- S.A, sin embargo, de acuerdo con el reporte de Operaciones Reciprocas, a la misma fecha, el saldo del Fondo es de \$0. Si bien, la respuesta del Ministerio, se soportó con los reportes de la Fiduprevisora, éstos están con corte a 30 de junio de 2017, circunstancia que no permite concluir respecto al saldo real de los recursos pendientes de ejecutar al cierre de la vigencia fiscal.

Esta situación, genera incertidumbre sobre la realidad económica del saldo de \$27.8 millones, y evidencia deficiencias de control en los procedimientos contables referentes al manejo y soportes de la información, que puede llegar a afectar el resultado del ejercicio por el no registro de los respectivos gastos del periodo. Finalmente, también contraviene lo establecido por la CGN, en el Instructivo 003 de 2017, de la CGN, respecto a que "...las directivas de las entidades sujetas al RCP adoptaran las estrategias administrativas necesarias para promover y facilitar todas las actividades operativas requeridas en las diferentes áreas donde se originan los hechos económicos, así como todo el apoyo y logística necesarios para un adecuado cierre del periodo contable del año 2017".

**Hallazgo No. 23. Administrativo. Recursos Entregados en Administración - Convenio 397 de 2016.**

A 31 de diciembre de 2017, en la subcuenta *142402 Recursos Entregados en Administración* existe un saldo por \$400 millones correspondiente al Convenio 397 de 2016 suscrito con el Departamento de Guainía, sin embargo, en el extracto del Banco Agrario de la cuenta bancaria del convenio se presenta un saldo, a la misma fecha, de \$93.7 millones. Adicionalmente, se observa en los informes de gestión, que se ejecutaron recursos en los contratos de consultoría e interventoría. Por lo tanto, la diferencia observada genera incertidumbre en el saldo de la subcuenta respecto del valor real del convenio en mención, con efecto en el resultado del ejercicio, por los gastos no registrados de los contratos de consultoría e interventoría.

Si bien, el Ministerio aduce que *"hasta la fecha el Departamento no ha remitido los informes de gestión que permitan efectuar el registro de los gastos de los contratos de consultoría e interventoría, los cuales son el soporte contable para cualquier afectación de esta cuenta"*, se observa la falta de efectividad en las acciones que adelantó la administración con el fin de reflejar en forma razonable los hechos económicos relacionados con la transferencia de recursos.

#### **Hallazgo No. 24. Administrativo. Convenios de Transferencia de Recursos - Información financiera.**

Se observan deficiencias en la información financiera que soporta la ejecución de los recursos de los convenios 478 de 2016 y 422 de 2017, toda vez que no permite conocer el estado real de los mismos, circunstancia que afecta la certeza de los saldos que se reflejan en la subcuenta contable *142402 Recursos Entregados en Administración* y su correspondiente contrapartida en el resultado del ejercicio, de acuerdo a:

- Departamento de Risaralda – Convenio 478 de 2016: A 31 de diciembre de 2017, existe un saldo por \$400 millones, que corresponde al valor total del convenio, sin embargo, en el reporte operaciones recíprocas e información financiera del Departamento, el saldo asciende a \$3.600 millones, situación que subestima el saldo respectivo en \$3.200 millones, y que según lo manifestado por el Ministerio, obedece a que *"... no se registró oportunamente la transferencia de recursos, quedando como un ajuste dentro del Comprobante No. 1 de ajustes por errores, según nuevo marco normativo..."*.
- Municipio de Curamaribo- Convenio 422 de 2017: el saldo es incierto, toda vez que a 31 de diciembre de 2017, el municipio, en su cuentas de operaciones recíprocas no reporta saldo, en tanto que el Ministerio registra un valor de \$400 millones, lo que genera incertidumbre, respecto a la ejecución total de los recursos del convenio y por ende, del saldo reportado en la cuenta.

Lo mencionado, constituye deficiencias de control en los procedimientos contables, en contravención a lo establecido por la CGN, en la Resolución 193 de 2016 y en el Instructivo 003 de 2017, respecto a que las directivas de las entidades sujetas al RCP adoptaran las estrategias administrativas necesarias para promover y facilitar todas las actividades operativas requeridas en las diferentes áreas donde se originan los hechos financieros, económicos, sociales y ambientales, así como todo el apoyo y logística necesarios para un adecuado cierre del periodo contable.

## 2.3 RESULTADO EVALUACIÓN DE LAS METAS DEL SECTOR TRANSPORTE PARA EL CUATRIENIO

El Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país, tal como lo establece el Decreto 087 de 2011.

Para cumplir este objetivo, el Ministerio actúa como cabeza del Sector en el país, al cual pertenecen también el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y recientemente la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Además de las funciones establecidas en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, en virtud del Decreto 087 de 2011 le corresponde cumplir al Ministerio de Transporte, entre otras, las siguientes funciones:

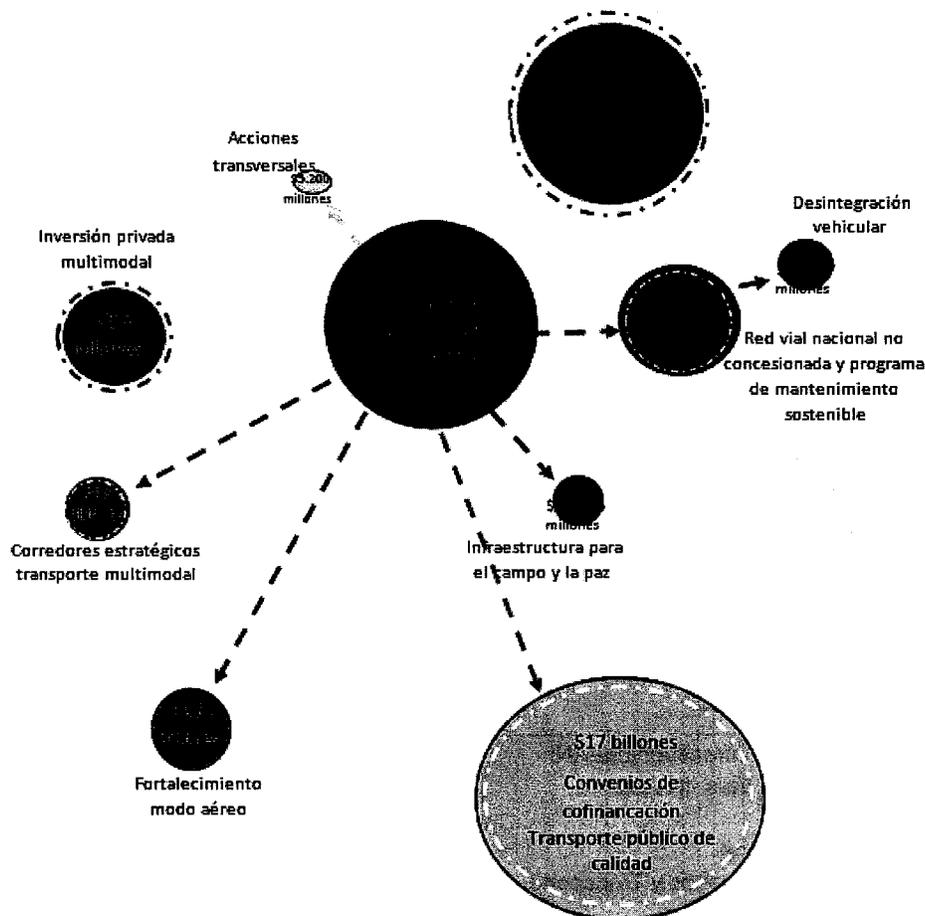
- *Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.*
- *Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.*
- *Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional.*
- *Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte.*
- *Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.*
- *Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.*
- *Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.*
- *Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.*
- *Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física.*
- *Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades pertinentes.*

Bajo el entendido que la infraestructura de transporte es un factor decisivo en el desempeño económico del país, el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un Nuevo País 2015-2018” incluyó como objetivo primordial del eje transversal de

Competitividad Estratégica e Infraestructura, los lineamientos del gobierno en materia de la provisión de infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial.

En este marco el sector recibió durante las vigencias 2015 a 2017 recursos por \$21,7 billones de pesos, 74% de ellos provenientes de la Nación. El gráfico No. 01 esquematiza los aspectos más relevantes de la inversión sectorial en el periodo 2015-2017.

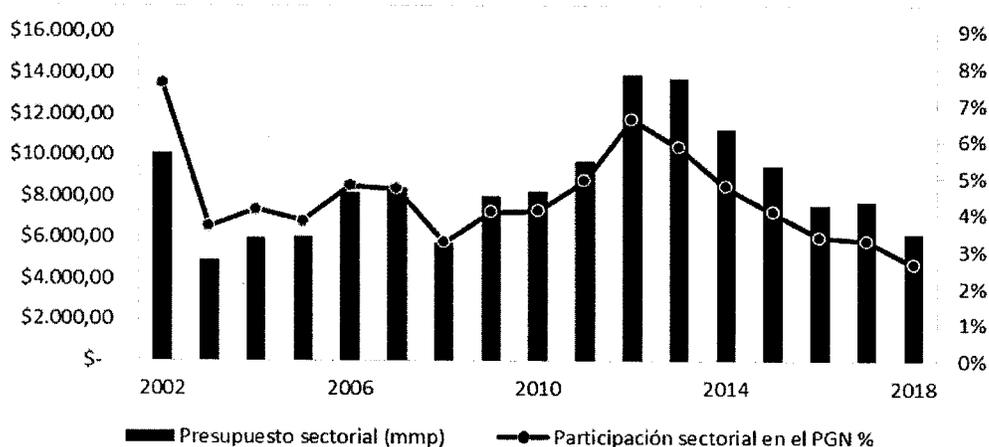
Gráfico No. 1 Inversión Sectorial



Fuente: Elaboración CGR. Ministerio de Transporte

Pese a ser una cifra importante, al tratarse de un poco más del 3% del Presupuesto General, se aprecian importantes reducciones frente a la inversión realizada en el sector en el periodo de Gobierno inmediatamente anterior, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico No. 02 Apropriación presupuestal entidades Sector Transporte 2002-2018



Fuente: SIF Nación. Elaboración CGR. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2018

Para 2018 las entidades del sector apropiaron \$6,2 billones, lo que representa el 2,6% del Presupuesto General de la Nación para la vigencia.

La ejecución presupuestal sectorial alcanzó entre 2015 y 2017 el 98,2%, siendo la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS sus principales jalonadores, entidades que a su vez concentran el mayor volumen de recursos, con el 35,2% y el 44,1% respectivamente. Esto puede explicarse porque una de las principales apuestas del Gobierno para el cuatrienio fue el ambicioso programa de infraestructura de transporte carretero, que se ejecuta con la intervención de estas entidades.

Tabla No. 15  
Ejecución presupuestal entidades sector transporte 2015-2017

ENTIDAD	APROPIACION DEFINITIVA	COMPROMISOS	% EJECUCIÓN
Agencia Nacional de Infraestructura-ANI	\$ 7.625,63	\$ 7.585,38	99,5%
Instituto Nacional de Vías -INVIAS	\$ 9.563,11	\$ 9.418,50	98,5%
CORMAGDALENA	\$ 84,28	\$ 71,71	85,1%
Ministerio de Transporte	\$ 823,95	\$ 790,75	96,0%
Superintendencia de Puertos y Transporte	\$ 87,70	\$ 79,15	90,3%
UAE de la Aeronáutica Civil	\$ 3.256,93	\$ 3.130,50	96,1%
Otras <sup>6</sup>	\$ 248,21	\$ 45,23	18,2%
<b>Total Sector</b>	<b>\$ 21.689,81</b>	<b>\$ 21.290,28</b>	<b>98,2%</b>

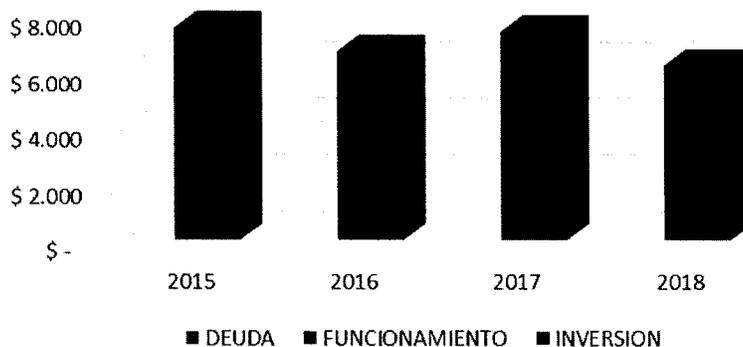
Fuente: SIF Nación. Elaboración CGR. Cifras en miles de millones de pesos.

<sup>6</sup> Incluye la Comisión de Regulación de Infraestructura y transporte, Superintendencia General de Puertos, Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura y Transporte, y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Recientemente el sector viene afrontando cambios en su estructura institucional, integrando a su operación a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) y la Unidad de Planeación del sector Infraestructura y Transporte (UPIT). La Agencia Nacional de Seguridad vial, ya en funcionamiento, tiene como misión prevenir y reducir los accidentes de tránsito, a través de la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Mientras que la CRIT y la UPIT se encargarán de otorgar viabilidad a los proyectos viales, fluviales, portuarios, aeroportuarios y ferroviarios y de regular precios, servicios y competencias del sector.

Este ajuste institucional ha impedido un mejor desempeño en la ejecución presupuestal de estas entidades, que tal como se evidencia en la tabla anterior, solo han conseguido el 18,2% de ejecución presupuestal entre 2015 y 2017.

Gráfico No. 03 Apropriación presupuestal por tipo de Gasto 2015-2018



Fuente: SIIF Nación. Elaboración CGR. Cifras en miles de millones de pesos corrientes.

Del total de recursos asignados al sector en el cuatrienio, el 79,4% corresponde a recursos para inversión, mientras que los rubros de funcionamiento y el servicio de la deuda apenas registran el 11,4% y el 9,3% respectivamente. Esto es adecuado, en tanto que el sector requiere de grandes volúmenes de inversión. La siguiente tabla resume la composición del gasto sectorial para el cuatrienio.

## AVANCES SECTORIALES EN EL CUATRIENIO

Como mapa de ruta para el periodo de Gobierno, el sector transporte formuló el Plan Estratégico Sectorial PES con miras al 2018 y la consecución de sus metas más relevantes; los avances más importantes se resumen a continuación:

### Modo Carretero

Del total de metas establecidas en el Plan Estratégico del Sector Transporte, 11 están directamente relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura carretera. De éstas, con corte a 2017, cuatro (4) alcanzaron los resultados previstos mientras que las siete (7) restantes alcanzaron un cumplimiento promedio del 85.1%.

Tabla No. 17  
Estado metas PES para el modo carretero

Meta	Meta del Cuatrienio (2015- 2018)	Meta a 2017	Avance a 2017	Avance % 2017	Avance % cuatrienio
Kilómetros de calzadas construidas a través de concesión	3.116	2.786	2.414	62,4%	46,8%
Kilómetros de Vías intervenidas bajo esquema de APP	11.698	10.861	10.696	98,5%	80,4%
Inversión privada en infraestructura de carretera (billones de \$ acumulados en el cuatrienio)	24	7	7,01	100,1%	64,5%
Número de proyectos en ejecución Programa 4G	36	36	32	88,9%	88,9%
Número de Proyectos Adjudicados	36	36	32	88,9%	88,9%
Kilómetros de vías con pavimento nuevo - Invías	8.680	8.680	8.676	98,1%	98,1%
Kilómetros de placa huella construida	1.800	1.672	1.649	93,8%	69,8%
Kilómetros de calzadas construidas no concesionadas	180	176,94	199,55	306,7%	239,6%
Nuevos Kilómetros de vías con rehabilitación y mantenimiento	400	279	891,75	319,6%	222,9%
Porcentaje de red vial nacional primaria en buen estado	60	57	59,75	134,4%	72,7%
Kilómetros de nuevas calzadas construidas	3.296	2.963	2.613	65,1%	48,8%

Fuente: Sinergia. PES Mintransporte.

Frente a las metas previstas para el cuatrienio, la tabla anterior permite evidenciar que restando solo una vigencia, algunas de ellas presentan retrasos significativos. Tal es el caso de las metas “*Kilómetros de calzadas construidas a través de concesión*”, “*Kilómetros de nuevas calzadas construidas*”, que registran avances del 46.8% y 48.8% respectivamente.

La vinculación de la inversión privada en los proyectos carreteros del país significó para el Gobierno Nacional la oportunidad de consolidar una infraestructura vial competitiva para enfrentar los retos del comercio global. Entre 2015 y 2017 logró concretarse una inversión acumulada de \$15,49 billones de pesos provenientes

del sector privado, de los \$24 billones previstos, es decir el 64,5% de la meta para el cuatrienio.

#### *Programa de Concesiones 4G*

Una de las principales apuestas del sector para el modo carretero, fue la consolidación de la cuarta generación de Concesiones 4G, el programa de infraestructura vial que planteó la construcción y operación en concesión de más de 7.000 Kilómetros de carreteras, túneles y viaductos a través de la vinculación del capital privado por el mecanismo de Asociaciones Público Privadas.

Tabla No. 18  
Proyectos adjudicados Programa de Concesiones (4G) 2015-2017

INICIATIVA	PROYECTOS ADJUDICADOS	KILOMETROS DE VIA A INTERVENIR
Primera ola	10	1.104,00
Segunda ola	9	1.779,90
Tercera ola	2	195,70
Iniciativas privadas	11	2.249,40
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>5.329,00</b>

Fuente: ANI, Mintransporte, Sinergia.

Se esperaba que por esta vía, a 2016 se adjudicaran y ejecutaran 36 proyectos, sin embargo, en razón a las dificultades fiscales presentadas con los proyectos de Tercera Ola y la ausencia de propuestas por parte de oferentes para los proyectos de iniciativa privada *Ruta Caribe 2, Villeta-Guaduas, Cerritos-La Virginia y Pasto-Chachagüí*, a 2017 se adjudicaron 32 proyectos tal como muestra la tabla anterior.

Como consecuencia del rezago presentado en esta meta, el número de kilómetros intervenidos bajo el esquema de APP tampoco alcanzó los resultados previstos para la vigencia 2017, pues de los 4.226 kilómetros programados solo lograron intervenir 4.101 kilómetros. No obstante, según información reportada por las entidades del sector, con los 32 proyectos adjudicados se espera que se intervengan 5.329 kilómetros, 226 kilómetros más de lo previsto inicialmente.

Respecto del número de kilómetros de calzadas construidas a través de proyectos concesionados, esta meta presenta cerró la vigencia 2017 con retrasos frente a la meta establecida, pues se esperaba que para tal fecha el país contara con 990 nuevos kilómetros de vía a través de esta modalidad de contratación, sin embargo los \$6.733.370 millones invertidos solo se vieron materializados en 618 nuevos kilómetros.

### *Red vial no concesionada y programa de mantenimiento sostenible*

Con el objetivo de garantizar la conectividad entre regiones a través del mantenimiento adecuado de la red no concesionada, el INVIAS se propuso construir 14 kilómetros de nuevas calzadas. Entre 2015 y 2017 se construyeron un total 33,5 kilómetros superando ampliamente la meta establecida para el cuatrienio.

Con una inversión aproximada de \$1.031.562 millones de pesos, estos 33,5 kilómetros de nuevas calzadas construidas incluyen intervenciones como puentes, túneles o variantes específicas y estratégicas, que sumados a los construidos a través de la ANI, permiten que el país cuente hoy con 651 kilómetros de nuevas calzadas.<sup>7</sup>

El mantenimiento de la red vial nacional (concesionada y no concesionada) del país es un cometido compartido por el INVIAS y la ANI, quienes se propusieron para 2018 mantener el 60% de la red vial nacional en buen estado. Para diciembre de 2017 esta meta alcanzó el 59,75%, muy cerca del cumplimiento total de la meta establecida para el periodo de gobierno.

Este resultado que se hizo posible, en parte, gracias a los \$1.736.043 millones de pesos destinados a la rehabilitación y mantenimiento de la red primaria. Durante 2017 se intervinieron 52,3 km por concepto de rehabilitación, y 171,6 km con mantenimiento periódico, alcanzando así un total de 891,7 km intervenidos entre 2015 y 2017.

Dando continuidad al programa *Caminos para la Prosperidad* y con el objetivo de priorizar aquellos tramos necesarios para la construcción de la paz y el cierre de brechas regionales, se contempló la construcción de 1.800 nuevos kilómetros de placa huella en zonas cuyas debilidades en infraestructura no han permitido conectar efectivamente el territorio rural con los centros poblados. Para diciembre de 2017 se registró un total de 1.649 kilómetros construidos, lo que equivale al 69.8% de la meta cuatrienal y 93.8% de la meta para la vigencia, destinando para ello recursos cercanos a los \$151.555 millones.

Frente a las acciones previstas entorno a la red vial secundaria, se han dispuesto entre 2015 y 2017 aproximadamente \$3.387.033 millones de pesos para la adecuación de 663 kilómetros de red vial secundaria con pavimento nuevo, superando la meta planteada para 2018.

---

<sup>7</sup> En total son 2.613,3, tal como aparece en la Tabla No. 17 de este documento, si se incluye la Línea base para cada indicador, que es de 166 y 1.796 km respectivamente.

En el marco del programa de renovación vehicular, con una inversión aproximada de \$384.732 millones de pesos, se lograron chatarrizar 17.892 vehículos con un peso bruto mayor a 10,5 toneladas. Aunque fue un logro sectorial importante, no se llegó a la meta de chatarrizar 18.500 vehículos a 2017. Se espera que para 2018 se desintegren 22.000 vehículos, pero es poco probable que esta meta sea cumplida, debido a la insuficiencia de recursos previstos para la vigencia actual.

La situación anterior también contribuyó a impedir que se redujera a 16 la edad promedio de los vehículos circulantes de estas características, que para 2017 se mantuvo en 18 años.

### **Modo Aéreo**

Frente a la creciente demanda de usuarios, resultó necesario establecer algunas estrategias conducentes a garantizar el crecimiento sostenible del transporte aéreo. Para ello las entidades del Sector, en cabeza de la Aeronáutica Civil, se propusieron 6 metas en el marco del Plan Estratégico Sectorial, 3 de las cuales terminaron 2017 con retrasos significativos frente a la meta programada para la vigencia.

Tabla No. 19  
Estado metas PES para el modo aéreo

Indicador	Meta del Cuatrienio (2015- 2018)	Meta 2017	Avance 2017	Avance % 2017	Avance % cuatrienio
Aeropuertos con obras de construcción y ampliación de aeropuertos terminados.	17	3	4	79%	64,7%
Intervenciones terminadas en mtto. de infraestructura aeroportuaria (iguales o superiores a \$800 millones).	137	130	130	100%	87,3%
Aeropuertos para la prosperidad intervenidos.	34	6	1	16,7%	17,6%
Aeropuertos intervenidos con obras de construcción.	48	7	14	200%	92%
Pasajeros movilizados por años entre los aeropuertos del país (millones).	46	42,5	35,62	84%	77,4%
Aeropuertos internacionales certificados.	5	2	2	100%	40,0%

Fuente: Sinergia. PES Mintransporte.

Entre 2015 y 2017 se han movilizado 105,52 millones de pasajeros entre los aeropuertos del país. Aunque en razón al incremento de la capacidad de los aeropuertos, la formación del recurso humano y la coyuntura internacional

favorecedora del turismo, para 2017 esta cifra alcanzó los 35,62 millones resultó insuficiente para cumplir la meta prevista de 42,5 millones de pasajeros.

Durante el periodo 2015-2017 se realizaron obras de construcción y ampliación en 11 aeropuertos terminados con una inversión cercana a los \$798.256 millones de pesos. No obstante el acumulado para 2017 debía ser de 14 aeropuertos intervenidos, lo que indica un cumplimiento del 78.51%.

Tabla No. 20  
Aeropuertos intervenidos

CIUDAD	AEROPUERTO	AÑO INTERVENCIÓN
Ipiales	San Luis	2015
Popayán	Guillermo León Valencia	2015
Nuquí	Reyes Murillo	2015
Bucaramanga	Internacional Palonegro	2016
Bogotá	El Dorado	2016
Aguachica	Hacaritama	2016
Cúcuta	Internacional Camilo Daza	2016
Ibagué	Nacional Perales	2017
Yopal	El Alcaraván	2017
Cali	Internacional Alfonso Bonilla Aragón	2017
Santa Marta	Simón Bolívar	2017

Fuente: Sinergia. PES Ministerio de Transporte.

Algunas de estas intervenciones de la infraestructura aeroportuaria son por valores iguales o superiores a \$800 millones de pesos, para lo cual se han destinado \$109.687 millones de pesos, logrando con ello un total de 48 intervenciones que han permitido realizar mantenimiento, aumentar la capacidad y/o mejorar los niveles de servicio de 28 aeropuertos del país.

Bajo el programa Aeropuertos para la Prosperidad, se planeó intervenir 34 aeropuertos localizados en las regiones apartadas del país como parte de las acciones para mejorar su conectividad; no obstante a diciembre de 2017 y con una inversión de \$77.036 millones de pesos en lo que va corrido del cuatrienio se han logrado intervenir los aeropuertos de Sogamoso, Puerto Inírida, San José del Guaviare, Capurganá, Bahía Solano y la Alpujarra, lo que indica un avance del 17,65% frente a la meta cuatrienal. Durante 2017 la meta era intervenir seis (6) aeropuertos, pero solo se intervino uno (1).

Así mismo, se han intervenido 44 aeropuertos con obras de construcción (torres de control, terminales, pistas, plataformas, calles de rodaje, cuartel de bomberos, cerramientos) y/o mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, para lo cual se han invertido aproximadamente \$798.256 millones de pesos.

De otra parte, con una inversión aproximada de \$200.000 millones de pesos, durante 2017 se logró la certificación de aeropuertos internacionales de los Aeródromos Alfonso Bonilla Aragón de Cali y Matecaña de Pereira<sup>8</sup>. Esta certificación internacional indica, entre otros, que el aeropuerto cuenta con las instalaciones, equipos, procedimientos, reglamentos y personal acorde a las normas, métodos y estándares recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, garantizando que las operaciones aéreas se efectúan con seguridad y eficiencia. En vigencias anteriores no hubo avances en la meta, tal como se tenía programado.

### **Modo Férreo**

El modo férreo presenta importantes ventajas en la optimización de costos operativos e impactos ambientales frente al transporte de carga por carretera. El país cuenta con una infraestructura férrea de 3.338 kilómetros de red, de los cuales 1.725 kilómetros están a cargo del INVIAS y 1.613 kilómetros a cargo de la ANI.

Tabla No. 21  
Estado metas PES para el modo aéreo

Indicador	Meta del Cuatrienio (2015- 2018)	Meta a 2017	Avance a 2017	Avance % 2017	Avance % cuatrienio
Kilómetros de red férrea en operación	1.283	1.283	1.507	117%	117%

Fuente: Sinergia. PES Mintransporte

La tabla anterior muestra el cumplimiento de la meta “kilómetros de red férrea en operación”, que en cabeza de la ANI superó, en 224 kilómetros los resultados previstos tanto para la vigencia como para el cuatrienio. Sin embargo vale la pena señalar que de la Red Férrea Nacional solo se usa 9%, representada en dos tramos que no superan los 300 kilómetros operados. Los otros kilómetros están en desuso, han sido abandonados y desmantelados o se encuentran en proceso de restauración.<sup>9</sup>

Las vías férreas del país, que por el momento no se encuentran interconectadas para la operación forman parte de un sistema compuesto por cuatro grandes corredores. Sin duda uno de los principales desafíos sectoriales, es el de

<sup>8</sup> El valor exhibido, no se puede confirmar porque el Aeropuerto de Pereira no recibe las inversiones del PGN Aerocivil. El costo de las obras de certificación de Cali, están incluidas en los recursos anunciados en el ítem de Aeropuertos con obras de construcción.

<sup>9</sup> Recuperado de <http://www.elcolombiano.com/colombia/colombia-no-usa-vias-ferreas-construidas-BB7636254>. Mayo 17 de 2018.

promover la inversión privada en infraestructura ferroviaria para recuperar los corredores con mayor potencial. Se destacan entre ellas las obtenidas para los corredores Bogotá – Belencito y la Dorada -Chiriguaná. La inversión de \$96.955 millones permitió realizar labores de control de tráfico, así como de rehabilitación y mantenimiento en 57 tramos de la mano con el Consorcio encargado de su administración, reparación, mejoramiento y vigilancia desde junio de 2017, lo cual posibilitó la reactivación de 876 kilómetros para uso comercial.

### ***Modos Marítimo, Fluvial y Portuario***

Con el objeto de reducir los impactos derivados del transporte de carga carretero, en lo que va corrido del cuatrienio se desarrollaron acciones tendientes a fortalecer modos alternativos, que permitieron movilizar 3,32 millones de toneladas de carga (sin carbón) por los modos férreo, fluvial y aéreo; de estos, 2.5 millones de toneladas fueron transportadas a través de las vías fluviales.

Con una inversión aproximada de \$24.830 millones de pesos el INVIAS logró entre 2015 y 2017 la construcción de 65 obras fluviales en el país.

### ***Gestión Transversal***

Con el acompañamiento del Departamento Nacional de Planeación, presentó una versión inicial del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) un documento que pretende organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que conecte los territorios, priorizando los proyectos de mayor impacto para la Economía Nacional, con un horizonte de tiempo a 2035.

Se actualizaron y/o desarrollaron 6 sistemas de información de apoyo a la logística de carga, entre ellos el Sistema Portal Logístico de Colombia, el SICETAC (Sistema de Información de costos eficientes) y el Sistema Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC). El Sistema Registro Nacional de Despachos de Carga funcionó en un 99,0% los 7 días de la semana de cada mes durante el año 2017, lo que permitió reportar información de 7.980.008 manifiestos de carga, acercándose satisfactoriamente al cumplimiento de la meta establecida para los cuatro años.

Se posibilitaron 6 espacios de infraestructura dedicada a la intermodalidad en ciudades principales del país como Medellín, Bucaramanga, Cali y Cartagena, permitiendo conexión e intercambio con otros sistemas de transporte u otros modos.

Así mismo, se apoyó a los Municipios en la implementación de los sistemas de transporte público organizado con la intervención de 1.019 kilómetros de infraestructura vial intervenida para sistemas de transporte urbano, superando en un 12,2% la meta prevista en el PND.

Aunque el porcentaje de viajes realizados empleando modos que fomentan la movilidad activa en ciudades como Pereira, Cali, Bucaramanga, Medellín, Barranquilla y Bogotá llegó al 31%, esta cifra se redujo frente al año anterior y se mantuvo muy por debajo de la meta cuatrienal del 40%.

Así las cosas, aunque son muchos e importantes los avances sectoriales, aún muchas de las metas programadas en el Plan Estratégico Sectorial se encuentran rezagadas, faltando apenas una vigencia para cerrar el periodo de Gobierno.

## 2.4 RESULTADOS EVALUACIÓN DEL PLAN DE MEJORAMIENTO

A continuación se relacionan los resultados de la evaluación a los hallazgos de tipo presupuestal y financiero:

Tabla No.22  
Evaluación Plan de Mejoramiento

Codificación en el Plan de Mejoramiento de la Entidad	Vigencia a la que corresponde el hallazgo	Fecha máxima de ejecución de la acción de mejora (día/mes/año)	Hallazgo para validación	El hallazgo persiste en la vigencia actual auditada (SI/NO)
33	31/12/2016	31/10/2017	SI	SI
34	31/12/2016	15/11/2017	SI	NO
35	31/12/2016	31/12/2017	SI	SI
36	31/12/2016	30/10/2017	SI	SI
37	31/12/2016	15/10/2017	SI	NO
38	31/12/2016	30/11/2017	SI	NO
39	31/12/2016	30/06/2018	NO	NO APLICA
40	31/12/2016	30/06/2018	NO	NO APLICA
41	31/12/2016	31/12/2017	SI	NO
42	31/12/2016	31/12/2017	SI	NO
31	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
32	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
33	31/12/2015	30/06/2017	SI	SI
34	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
35	31/12/2015	30/06/2018	SI	NO APLICA
36	31/12/2015	30/06/2017	SI	NO

Codificación en el Plan de Mejoramiento de la Entidad	Vigencia a la que corresponde el hallazgo	Fecha máxima de ejecución de la acción de mejora (día/mes/año)	Hallazgo para validación	El hallazgo persiste en la vigencia actual auditada (SI/NO)
39	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
40	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
41	31/12/2015	30/11/2017	SI	SI
43	31/12/2015	30/06/2018	NO	NO APLICA
45	31/12/2015	30/09/2018	NO	NO APLICA
46	31/12/2015	30/09/2018	NO	NO APLICA
47	31/12/2015	30/06/2017	SI	SI
48	31/12/2015	30/06/2017	SI	NO
58	31/12/2014	30/09/2018	NO	NO APLICA
59	31/12/2014	30/09/2018	NO	NO APLICA
61	31/12/2014	30/11/2017	SI	SI
62	31/12/2014	30/09/2018	NO	NO
39	31/12/2013	1/07/2017	SI	
43	31/12/2013	30/09/2018	NO	NO APLICA
81	31/12/2013	29/09/2018	NO	NO APLICA
<b>EFFECTIVIDAD:</b>	<b>INEFECTIVO</b>			

## Anexos. ESTADOS FINANCIEROS

ANEXO No 1  
MINISTERIO DE TRANSPORTE  
BALANCE GENERAL  
31 DE DICIEMBRE DE 2017 CON 31 DE DICIEMBRE DE 2016  
(CIFRAS EN MILES DE PESOS)

Código	ACTIVO		Código	PASIVO	
	Período Actual DIC 31 DE 2017	Período Anterior DIC 31 DE 2016		Período Actual DIC 31 DE 2017	Período Anterior DIC 31 DE 2016
	<b>158.284.600</b>	<b>117.343.918</b>		<b>340.428.310</b>	<b>176.783.730</b>
<b>CORRIENTE (1)</b>			<b>CORRIENTE (4)</b>		
11 Efectivo	23.868.835	29.545.136	21 Depósitos y exigibilidades	-	-
12 Inversiones	-	-	22 Deuda pública	-	-
13 Rentas por cobrar	1.971.121	2.297.962	23 Obligaciones financieras	-	-
14 Deudores	129.785.069	83.151.411	24 Cuentas por pagar	36.848.972	47.262.291
15 Inventarios	-	-	25 Obligaciones laborales	49.980	62.023
19 Otros activos	2.659.575	2.349.409	28 Bonos y títulos emitidos	-	-
Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *	-	-	27 Pasivos-estimados	274.820.036	126.379.329
			29 Otros pasivos	28.709.322	3.080.087
<b>NO CORRIENTE (2)</b>	<b>216.035.703</b>	<b>209.424.243</b>	<b>NO CORRIENTE (5)</b>	<b>326.978.336</b>	<b>57.829.972</b>
12 Inversiones	13.119.690	13.519.931	22 Deuda pública	-	-
13 Rentas por cobrar	-	-	23 Obligaciones financieras	-	-
14 Deudores	24.694.375	11.818.656	24 Cuentas por pagar	-	-
16 Propiedades, planta y equipo	14.050.758	17.505.473	25 Obligaciones laborales	-	-
17 Bienes de beneficio y uso público	-	-	26 Bonos y títulos emitidos	-	-
18 Recursos naturales y del ambiente	-	-	27 Pasivos estimados	326.978.336	57.829.972
19 Otros activos	164.170.880	166.580.183	29 Otros pasivos	-	-
Saldo neto de consolidación en cuentas de balance (CR) *	-	-			
<b>TOTAL ACTIVO (3)</b>	<b>374.320.303</b>	<b>326.768.161</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)</b>	<b>374.320.303</b>	<b>326.768.161</b>
<b>CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS (9)</b>			<b>CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)</b>		
81 Derechos contingentes	146.082.288	139.212.478	91 Responsabilidades contingentes	28.703.902.015	18.112.403.551
82 Deudoras fiscales	-	-	92 Acreedoras fiscales	-	-
83 Deudoras de control	97.334.605	88.254.479	93 Acreedoras de control	34.085.892	17.170.236
84 Deudoras fiduciarias	-	-	94 Acreedoras fiduciarias	-	-
89 Deudoras por contra (cr)	(243.416.893)	(227.466.957)	99 Acreedoras por contra (db)	(28.737.967.907)	(18.129.573.787)

  
GERMAN CARDONA GUTIERREZ  
MINISTRO DE TRANSPORTE  
REPRESENTANTE LEGAL

  
LUIS ERNESTO CAMACHO  
CONTADOR  
C.P. 55454-T

  
FERNANDO GONZALEZ RODRIGUEZ  
SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

**31 DE DICIEMBRE de 2017 CON 31 DE DICIEMBRE DE 2016**  
**ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL**  
**AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017**  
**(CIFRAS EN MILES DE PESOS)**

Código Cuentas	Periodo Actual 31-dic-17	Periodo Anterior 31-dic-16
<b>INGRESOS OPERACIONALES (1)</b>	<b>139.493.395</b>	<b>231.291.750</b>
41 Ingresos fiscales	156.607.660	154.885.996
42 Venta de bienes	-	-
43 Venta de servicios	-	-
44 Transferencias	-	-
47 Operaciones Interinstitucionales (Recibidas)	286.015.338	216.689.182
48 Otros ingresos	-	-
57 Operaciones Interinstitucionales (Giradas)	(303.129.603)	(140.283.428)
<b>COSTO DE VENTAS (2)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
61 Costo de ventas de bienes y servicios	-	-
<b>GASTOS OPERACIONALES (3)</b>	<b>711.340.651</b>	<b>385.719.986</b>
51 De administración	331.305.425	105.406.458
52 De operación	208.835.651	195.373.332
53 Provisiones, depreciaciones y amortizaciones	151.947.275	63.387.896
54 Transferencias	19.252.300	21.552.300
56 Comunicación transporte e infraestructura vial	-	-
<b>EXCEDENTE (DÉFICIT) OPERACIONAL (4)</b>	<b>(571.847.256)</b>	<b>(154.428.236)</b>
<b>OTROS INGRESOS (5)</b>	<b>184.532.472</b>	<b>5.725.295</b>
48 Otros ingresos	184.532.472	5.725.295
<b>SALDO NETO DE CONSOLIDACIÓN EN CUENTAS DE RESULTADO (DB)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>OTROS GASTOS (7)</b>	<b>(9.924.876)</b>	<b>(12.858.527)</b>
58 Otros gastos	(9.924.876)	(12.858.527)
<b>EXCEDENTE (DÉFICIT) ANTES DE AJUSTES POR INFLACIÓN (8)</b>	<b>(377.389.908)</b>	<b>(135.844.414)</b>
<b>EFEECTO NETO POR EXPOSICIÓN A LA INFLACIÓN (9)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
49 Corrección monetaria	-	-
<b>PARTICIPACIÓN DEL INTERÉS MINORITARIO EN LOS RESULTADOS (10)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EXCEDENTE (DÉFICIT) DEL EJERCICIO (11)</b>	<b>(377.389.908)</b>	<b>(135.844.414)</b>

  
GERMAN CARDONA GUTIERREZ  
MINISTRO DE TRANSPORTE  
REPRESENTANTE LEGAL

  
FERNANDO GONZALEZ RODRIGUEZ  
SUBDIRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

  
LUIS ERNESTO CARO  
CONTADOR  
T.P. 59454 -T

\* Grupos que deberán utilizarse únicamente para efectos de consolidación.

