



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 748

Bogotá, D. C., miércoles, 7 de julio de 2021

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES

INFORMES DE EVALUACIÓN Y DICTAMEN DE GESTIÓN MINISTERIO DE TRANSPORTE 2015-2018 (artículo 57 de la Ley 1757 de 2015)

Bogotá D.C, 27 de mayo de 2021

Presidente

OSWALDO ARCOS BENAVIDES

Comisión Sexta – Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de evaluación y dictamen respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2015-2016

Respetado Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes mediante oficio N° CSCP.3.6-274-21 del día 12 de mayo de 2021, para conformar una Subcomisión encargada de elaborar el informe que evalúe y dictamine respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2015-2016, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 de la ley 1757 de 2015, a continuación nos permitimos rendir el informe en mención, en los siguientes términos:

De los Honorables Representantes,

DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara

AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

<p>En aras de cumplir con lo estipulado por la ley, con fundamento en la honrosa designación realizada para dictaminar respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, vale la pena en principio traer a colación los aspectos relevantes identificados en el análisis realizado al informe, en los siguientes términos:</p> <p>Informe de gestión Ministerio de Transporte 2015 – 2016</p> <p>ENTIDADES ADSCRITAS:</p> <p>INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE SUPERTRANSPORTE</p> <p>OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA</p> <p>El presente informe tiene por objeto evaluar, dictaminar y responder al informe de gestión presentado por el Ministerio de Transporte para los años 2015 – 2016.</p> <p>En tal sentido, los comisionados firmantes de este documento nos permitimos presentar el presente informe con respecto a lo anunciado.</p> <p>Introducción:</p> <p>Para el Ministerio de Transporte, dicho Informe de Gestión recoge en cada uno de sus puntos las metas, avances y logros alcanzados por en el año 2015- 2016, tanto al interior de la Entidad en sus componentes misional y administrativo, como en su rol de ente rector y formulador de política en el Sector Transporte, de acuerdo con los objetivos y compromisos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018.</p> <p>Para los años precitados en este informe, según el Ministerio de Transporte, <i>“la infraestructura y competitividad estratégica son necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano, la integración y conectividad entre los territorios y la Nación. Por esta razón el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y sus Entidades Adscritas, se ha propuesto como objetivos dar el gran salto en materia de infraestructura para la competitividad y</i></p>	<p><i>la integración de los territorios, consolidar el transporte intermodal y contar con un transporte público de calidad promoviendo la movilidad segura.</i></p> <p><i>El compromiso del Gobierno con la infraestructura del país se materializa con inversiones y obras. Este Gobierno triplicó la inversión, pasando de un promedio anual de \$2,2 billones en el período 2002 - 2010, a un promedio de \$6,8 billones entre 2011 y 2015. Por su parte, la ejecución pasó del 49% en el 2002 al 85% en el 2015.</i></p> <p><i>Es por esto que en los últimos años el país ha tenido progresos importantes en materia de infraestructura y competitividad. Según el Indicador de Inversión en Obras Civiles –IIOC que muestra la evolución trimestral de la inversión real en obras de ingeniería civil a través de los pagos efectuados para la construcción de obras civiles, en 2015 los desembolsos para obras de infraestructura registraron un aumento de 5,3%, respecto al año precedente. El grupo carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos, creció 8,5% y sumó 3,0 puntos porcentuales a la variación total. Con la puesta en marcha del programa de concesiones 4G se contará a diciembre de 2018 con más de 11.000 Km de red vial concesionada, de los cuales 5.100 Km corresponden al período 2015-2018”.</i></p> <p>Así las cosas, se hace necesario entrar a analizar los puntos principales asumidos por la entidad de acuerdo a su propio criterio.</p> <p>1. Gestión presupuestal de todo el sector:</p> <p>El presupuesto de inversión del Sector Transporte se ha destacado por su incremento, al pasar de \$3.8 billones en el 2010 a \$6,6 billones en el 2015.</p> <p>Adicionalmente, el Sector logró una mejor ejecución presupuestal en inversión, en el año 2010 la ejecución del presupuesto de inversión fue del 74%, mientras que en el 2015 alcanzó una ejecución del 85%.</p> <p>De acuerdo con el reporte SIIF, la ejecución total del Sector Transporte alcanzó un 97,3% en compromisos y un 85,6% en obligaciones.</p> <p>1.2 Gestión presupuestal del Ministerio de Transporte:</p> <p>Para este rubro, el Ministerio de Transporte reporta que, mediante decreto No. 2710 de 2014, se asignó un presupuesto de Funcionamiento de \$64.992 millones y en Inversión \$ 317.801 millones.</p> <p>Posteriormente mediante Resolución No. 169 del 26 de enero de 2015, y 3564 del 21 de Agosto de 2015 del Ministerio de Trabajo, se realiza una distribución</p>
<p>presupuestal en el Ministerio de Transporte por valor de \$ 3.900 millones, con los cuales se pretende cancelar el pago de las pensiones del INTRA y MOPT durante la vigencia 2015 - 2016.</p> <p>Para la vigencia fiscal del año 2015 – 2016 el Ministerio de Transporte en el presupuesto de inversión alcanzó una ejecución del 96,6%, siendo esta la mejor ejecución de los últimos diez años.</p> <p>2. Competitividad e infraestructura estratégica:</p> <p>Dentro del sector transporte, para el Ministerio es importante Proveer al país de una infraestructura que cumpla criterios de conectividad, accesibilidad e intermodalidad ha sido la gran apuesta de este Gobierno para alcanzar los niveles de competitividad deseados.</p> <p>Según datos del propio informe, para el sector es importante definir los programas en materia de infraestructura de transporte de calidad para los diferentes modos de transporte. A continuación se enuncian los principales de ellos:</p> <p>a). Programa de Concesiones 4G: En este se consolida el Programa de Autopistas de Cuarta Generación (4G), la cual será una gran fuente de empleo del sector rural.</p> <p>Adicionalmente a través de este programa se construirán alrededor de 141 km de túneles y 150 km de viaductos. Actualmente, se encuentra el 51,9% de la red vial nacional en buen estado y se espera pasar al 62% al finalizar el año 2018, permitiendo ahorros en tiempo y costos de operación.</p> <p>b). Red Vial Nacional no Concesionada: La conectividad entre las regiones es un reto importante, 6.000 km de la red vial nacional estarán a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS, quien a través de labores de mantenimiento deberá garantizar su transitabilidad y los niveles de servicio adecuados. Entre Agosto de 2014 y marzo de 2016 se construyeron 21 km de segundas calzadas, se realizó el mantenimiento y rehabilitación a 481 km nuevos y se pavimentaron 94 km nuevos, sobrepasando las metas para el mismo período.</p> <p>Para el Túnel de la Línea, cuyo valor de obra es de \$629.052 millones, se adicionaron recursos de vigencias futuras por valor de \$511.000 millones. El alcance de este proyecto es realizar los estudios y diseños, gestión social, gestión predial y ambiental, la construcción y operación del proyecto Cruce de la Cordillera Central Túnel II Centenario – Túnel de la Línea y segunda calzada Calarcá – Cajamarca.</p>	<p>c). Consolidación de Corredores de Transporte Multimodal Estratégicos: Se busca consolidar el transporte multimodal en Colombia y minimizar los costos en la operación de los servicios de transporte, se espera desarrollar proyectos férreos sostenibles económicamente, a menor impacto ambiental y que contribuyan a disminuir los costos logísticos.</p> <p>También se adelantó un programa de intervenciones fluviales menores, que incluye la construcción, el mantenimiento y la operación de muelles y obras en la red fluvial del país.</p> <p>En el modo aéreo, se ejecutaron las 3 obras de construcción y ampliación en aeropuertos programadas para 2015: La pista del aeropuerto de Ipiales, el cerramiento del aeropuerto de Popayán y el cerramiento del aeropuerto de Nuquí.</p> <p>d). Infraestructura para la Transformación del Campo y la Consolidación de la Paz: Para el Ministerio, el mantenimiento y la construcción de las vías terciarias son las grandes apuestas del Sector Transporte para el desarrollo del campo y la consolidación de la paz.</p> <p>Se han intervenido 246 km de placa huella en la red terciaria, superando la meta establecida a la fecha. Con estas intervenciones se está dando continuidad al Programa Caminos para la Prosperidad, garantizando mayor durabilidad de las obras y condiciones de transitabilidad, acercando los centros de producción con los centros de comercialización distribución y consumo. Este programa es un eje para la transformación del campo y su diversificación productiva. Es un promotor de equidad y paz en la ruralidad colombiana.</p> <p>De forma complementaria para la conectividad de las zonas más apartadas del país, se tiene previsto un plan de adecuación y modernización de aeródromos de impacto regional, los cuales en los últimos años han tenido resultados crecientes en referencia al movimiento de pasajeros.</p> <p>e). Transporte Público de Calidad como Eje Estructurador de la Movilidad: De acuerdo con lo que se dispuso en el documento CONPES 3368 de 2005 'Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento', al Ministerio de Transporte le corresponde el seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, SITM, del país.</p>

<p>Bajo este marco, la Nación financió siete (7) Sistemas de Transporte MasivoSITM en las Ciudades de Bogotá y Soacha, Pereira, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Medellín y Cartagena y ocho (8) Sistemas Estratégicos de Transporte en las Ciudades de Pasto, Popayán, Valledupar, Sincelejo, Montería, Armenia, Santa Marta y Neiva. Por otro lado, se están realizando los estudios de Diseño Conceptual para las Ciudades de Cúcuta, Manizales, Ibagué, Buenaventura y Villavicencio, entre otros.</p> <p>3. Políticas en materia de infraestructura:</p> <p>El Ministerio de Transporte presenta los principales resultados obtenidos de acuerdo con sus funciones y las políticas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo en particular en el marco del objetivo estratégico "Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial".</p> <p>Aquí, algunos de ellos:</p> <p>Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI 2015-2035 Estructuración Plan Maestro Fluvial Plan Maestro Férreo Apoyo a las Entidades Territoriales para acceder a líneas de crédito Findeter Compromisos Comunidades Indígenas Asociación Pública Privadas - APP Regionales</p> <p>4. Políticas en materia de Transporte:</p> <p>Entre los años 2015 – 2016 se lograron avances importantes en materia de transporte y tránsito. Se expidieron actos administrativos de gran envergadura para el sector en búsqueda de modernizar el transporte en Colombia.</p> <p>a). Normatividad:</p> <p>Entre los logros obtenidos en los años 2015 - 2016 en materia de transporte, se encuentra normatividad en la que se logró actualización en el marco regulatorio de acuerdo a las necesidades del sector; servicio de transporte público masivo de pasajeros; tránsito en las calles, rutas y ciclorutas de Colombia; reglamento técnico para vehículos de servicio público de pasajeros; adopción de la nueva ficha técnica de la placa única nacional para vehículos de servicios diplomático y consular, etc, acreditadas ante el Gobierno de Colombia; condiciones de transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados en todo el territorio nacional.</p> <p>b). Política Nacional de Seguridad Vial:</p>	<p>En esta materia tan importante, el Ministerio de Transporte bajo el entendido que las muertes y lesiones asociadas al tránsito se enmarcan dentro de los principales problemas sociales y de salud pública que afectan al país y en atención al mandato del Plan Nacional de Desarrollo para el Período 2010-2014 que declaró la Seguridad Vial como una política de Estado, ha liderado todo un proceso intra e interinstitucional encaminado al fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial. Así a través del Grupo Interno de Trabajo para la promoción de la Seguridad Vial emprendió la gestión política y técnica para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, y a través de los decretos 787 y 788 de abril de 2015 se asignaron funciones y estructura de personal a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.</p> <p>Como parte de las estrategias para el cumplimiento de los objetivos fijados, el Ministerio de Transporte se ha encargado de actualizar y poner en marcha la Política Pública de Seguridad Vial, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el apoyo a los territorios para la construcción de los planes locales de seguridad vial, procesos que ya pueden mostrar avances importantes.</p> <p>Así las cosas, la ANSV adelantó acciones que contribuyeron a la reducción de la accidentalidad a través de estrategias como educación en el cumplimiento de las normas de tránsito, control de vehículos, conductores y demás actores que participan en la operación, auditorías a la infraestructura de transporte, acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguro acordes a las cifras de accidentalidad.</p> <p>5. Plan de Adaptación al cambio climático:</p> <p>Es importante registrar que el Fenómeno La Niña del 2010 – 2011 causó pérdidas equivalentes al 2% del PIB colombiano. El 38% de estos daños se concentró en el sector de infraestructura, lo cual implicó inversiones de alrededor de \$6 billones para la rehabilitación de más de 1.600 km de nuestra red vial. Estas circunstancias han obligado a incorporar la adaptación al cambio climático y la variabilidad climática al centro de las inversiones, medidas y políticas sectoriales. Considerando los ambiciosos proyectos que Colombia está adelantando para ampliar significativamente la infraestructura de transporte en el país, es un momento oportuno para asegurarse de que la inversión sea resiliente al cambio climático y se reduzcan los costos por reconstrucción, reparación y mantenimiento.</p> <p>En ese sentido, el Plan de Adaptación al Cambio Climático busca fortalecer la capacidad del Ministerio de Transporte y de los actores del sector transporte para incorporar la adaptación al cambio climático en la agenda y prácticas en infraestructura vial, así como crear conciencia sobre las amenazas y</p>
<p>oportunidades derivadas del cambio climático en el sector. Incorpora herramientas prácticas y estrategias de cambio climático en la planificación del sector vial primario, fortaleciendo la capacidad institucional.</p> <p>Se considera acertado que el Plan de Adaptación al Cambio Climático se haya centrado en el sector vial primario de Colombia, bajo el entendido que la red vial primaria es la red de carreteras más estratégica del país en cuanto al desplazamiento de pasajeros y carga, así como para el desarrollo de otros sectores, y es también la red en la cual el gobierno de Colombia está proyectando las mayores inversiones para incrementar la competitividad y el desarrollo económico de las regiones y sectores más dinámicos del país.</p> <p>6. Temas de apoyo a la gestión misional:</p> <p>Dentro del campo interno del Sector Transporte, es importante registrar el reporte de actividades, capacitaciones y bienestar para el talento humano en todas las regionales que involucra el sector, diseñadas con el objeto de proporcionar un programa de bienestar social y estímulos, en el que se comprenden aspectos como formación para el trabajo, salud, actividad física y seguridad.</p> <p>7. Gestión de control interno:</p> <p>Continuando en el plano interno del sector, la Oficina de Control Interno del Ministerio Transporte adelantó dentro del plan de gestión dos proyectos de la siguiente naturaleza:</p> <p><i>Auditorías Internas de Control Interno por proceso:</i> De las 27 auditorías programadas realizar en 2015, se realizaron 25 (93%), lo cual se considera satisfactorio si se tiene en cuenta que se superó la meta establecida para el indicador de este proyecto que era del 90%.</p> <p><i>Asesoría y Acompañamiento en la gestión institucional:</i> La meta para este proyecto a ejecutar en la vigencia era de la prestación de asesorías al 100% de las solicitudes presentadas. Esta meta se cumplió en su totalidad teniendo en cuenta que se atendió el 100% de las solicitudes de Asesoría y Acompañamiento presentadas.</p> <p>Por último, con el ánimo de mejorar el nivel de gestión dentro del Ministerio, se estableció el Plan Gestión Buen Gobierno, consistente en el mantenimiento y mejoramiento del sistema de gestión de calidad, estrategia antitrámites, Pacto por la Transparencia y gestión de rendición de cuentas.</p>	<p>8. Informe de la Contraloría General de la Republica sobre gestión del Ministerio de Transporte, años 2015 - 2016.</p> <p>a). Gestión control interno del Ministerio de Transporte: El último informe de auditoría regular presentado por la CGR corresponde a la vigencia 2015, presenta los siguientes resultados:</p> <p>Estados financieros: Negativa</p> <p>Evaluación de gestión y resultados: Desfavorable. (Calificación ponderada 53,39) Fenecimiento: No se feneció la cuenta del año 2015, mas no se conocen los motivos, por cuanto el Ministerio de Transporte no envió el informe solicitado por la Comisión a la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes.</p> <p>Hallazgos: Se presentaron 54 hallazgos administrativos, de los cuales 20 tienen posible alcance disciplinario y 6 tiene presunto alcance fiscal.</p> <p>Así las cosas, la entidad recibió opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables y Gestión Presupuestal para la vigencia 2016 con Salvedades, la cual varió positivamente con relación al año 2015 que fue Negativa; manifestando con esto que se presenta razonablemente la situación financiera del Ministerio de Transporte a 31 de diciembre de 2016.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior se emitió un plan de mejoramiento de los distintos hallazgos, los cuales se cumplieron en más del 80% fueron cumplidos y el porcentaje restante está en proceso de termino.</p> <p>b). Contratación:</p> <p>Para el año 2016 se celebraron 614 contratos.</p> <p>c). Observaciones:</p> <p>El informe da cuenta de un alto nivel de hallazgos en las auditorías realizadas por la Contraloría General de la Republica; y si bien se tomaron las acciones correctivas, esta situación denotó fallas en la realización de los procesos, sin que sea factible determinar si se realizaron investigaciones administrativas y disciplinarias por estos hechos.</p> <p>No se informó a la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes, sobre las razones por las cuales no se feneció la cuenta del 2015, resultandole imposible conocer que implicaciones administrativas y fiscales derivaron por este hecho.</p>

El informe con respecto al año 2016, es muy general, razón por la cual resulta difícil efectuar un análisis más profundo a la ejecución de los recursos de la vigencia 2016.

d) Conclusiones:

El Ministerio de Transporte en su ejecución presupuestal durante los periodos 2015 - 2016 ha sido objeto de recortes en el presupuesto asignado, no obstante, las inflexibilidades presupuestales están garantizadas con vigencias futuras, lo que le permitió continuar con la ejecución de las obras de carácter estratégico.

Se logró determinar que la propuesta de NO FENECER la cuenta prosperó en la plenaria de la Cámara de Representantes a pesar de las respuestas presentadas por el ente ministerial.

Se evidencia un papel de liderazgo por parte del Control Interno de la entidad, al dar cumplimiento a sus funciones en aras de controlar los procesos que son propios del Ministerio y están bajo su tutela.

Se hace necesario que la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes haga uso de las facultades que la ley le confiere con el propósito de que se obligue al Ministerio de Transporte a entregar un informe puntual y pormenorizado del no fenecimiento de la cuenta del año 2015 y 2016, y se dé traslado a las autoridades correspondientes para que adelante las investigaciones disciplinarias y administrativas si hubiere lugar a ello.

Después de evaluar y analizar todos los capítulos del informe de gestión 2015-2016 del sector Transporte presentado a nuestra corporación, esta subcomisión mediante los formantes da un dictamen positivo a este informe ya que se consagran en su gran mayoría los planes y programas determinados, así como las observaciones e inconsistencias que pudo observar la Comisión Legal de Cuentas.

De los Honorables Representantes,

DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara

AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

Bogotá D.C, 27 de mayo de 2021

Presidente
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Comisión Sexta – Cámara de Representantes
Congreso de la República
Ciudad

Referencia: Informe de evaluación y dictamen respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2016-2017.

Respetado Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes mediante oficio N° CSCP.3.6-274-21 del día 12 de mayo de 2021, para conformar una Subcomisión encargada de elaborar el informe que evalúe y dictamine respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2016-2017, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 de la ley 1757 de 2015, a continuación nos permitimos rendir el informe en mención, en los siguientes términos:

De los Honorables Representantes,

DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara

AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

En aras de cumplir con lo estipulado por la ley, con fundamento en la honrosa designación realizada para dictaminar respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, vale la pena en principio traer a colación los aspectos relevantes identificados en el análisis realizado al informe, en los siguientes términos:

1. Gestión Presupuestal
2. Presupuesto 2016 y primer semestre de 2017

1. EJECUCION PRESUPUESTAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

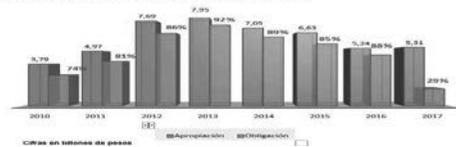
En términos generales el presupuesto del Ministerio de transporte para el periodo 2016, presento un recorte significativo con relación al año 2015 y para el año 2017 fue objeto de un incremento respecto al año 2016, así:

CONCEPTO	AÑO 2015	2016	2017 (a 30 Julio)
APROPIACION	6.63 Billones	5.24 Billones	5.31 Billones
OBLIGACION	85%	88%	29%

Observación:

Lo anterior denota una disminución del presupuesto de 1.63 billones de pesos y un incremento en la obligación de 3%, de la misma forma para el año 2017 se presentó un incremento en la apropiación de 0,07 billones de pesos y una obligación con respecto a la del año inmediatamente anterior solo al 32,9% a fecha de corte 21 de julio de 2017.

Gráfica 1. Ejecución Presupuesto de Inversión Sector Transporte – PGN



A pesar de los recortes presupuestales originados en la situación fiscal del país, la entidad cuenta con los recursos necesarios para continuar con los grandes proyectos como las concesiones viales de primera, segunda y tercera generación, así como intervenciones estratégicas como el Túnel de la Línea, el mejoramiento y mantenimiento de las vías para la conectividad regional, entre otros, se encuentran provistos toda vez que están respaldados por autorizaciones de vigencias futuras, en un esfuerzo del sector por garantizar la culminación de estas obras.

La entidad en su ejecución presupuestal en lo que tiene que ver con las inflexibilidades (autorizaciones de vigencias futuras y avales fiscales), muestran su déficit de \$421.439 millones que corresponden al aval fiscal aprobado para el programa de reposición vehicular, para el año 2018.

2. GESTIÓN PRESUPUESTAL MINISTERIO DE TRANSPORTE 2016-2017

Para las vigencias fiscales de los periodos señalados (2016 - 21 de julio de 2017), la ejecución presupuestal en cada uno de sus rubros se cumple en más del 80%, mientras que para el primer semestre del 2017 alcanza en promedio el 29% en lo relacionado con la ejecución de los recursos asignados.

Tabla 2. Ejecución Presupuestal Ministerio de Transporte 2016 - Julio 2017.

CONCEPTO	2016			Corte Julio 21 de 2017		
	Apropiación	Ejecutado	% Ejecución	Apropiación	Compromisos	Obligaciones
FUNCIONAMIENTO	65.398	57.274	88%	67.900	40.937	31.090
Gastos de Personal	32.895	32.130	98%	32.784	18.531	17.640
Gastos Generales	19.146	16.740	87%	23.199	18.048	9.357
Transferencias	13.357	8.404	63%	11.916	4.356	4.093
INVERSIÓN	221.511	213.787	97%	209.475	72.592	57.613
TOTAL	286.909	271.061	94%	277.375	113.530	88.703

De acuerdo con el reporte SIIF (corte a cierre de la vigencia 2016), la ejecución total del Sector Transporte fue 99.8% en compromisos, es decir \$5.23 billones y 88% en obligaciones, para el caso de la vigencia fiscal del año 2017 con corte al 21 de julio se llegó a un nivel de compromisos del 70% y de obligaciones del 29%, lo anterior denota que a pesar de estar terminando el primer semestre del año 2017, la ejecución es muy baja, pues está por debajo del 50% del 100% de la ejecución que se debe registrar a 31 de diciembre del mismo año.

3. GESTIÓN PRESUPUESTAL MINISTERIO DE TRANSPORTE 2016

CONCEPTO	VALOR
Apropiación	\$289.909 Billones
Funcionamiento	\$65.398 Billones
Inversión	\$221.511 Billones

En el siguiente gráfico se muestra la tendencia de ejecución del presupuesto de inversión del Ministerio de Transporte, que para la vigencia 2016 alcanza uno de sus más altos porcentajes con el 97% lo que refleja el buen resultado del seguimiento y la planeación presupuestal.

Tabla 2. Ejecución Presupuestal Ministerio de Transporte 2016 - Julio 2017.

CONCEPTO	2016			Corte Julio 21 de 2017		
	Apropiación	Ejecutado	% Ejecución	Apropiación	Compromisos	Obligaciones
FUNCIONAMIENTO	65.398	57.274	88%	67.900	40.937	31.090
Gastos de Personal	32.895	32.130	98%	32.784	18.531	17.640
Gastos Generales	19.146	16.740	87%	23.199	18.048	9.357
Transferencias	13.357	8.404	63%	11.916	4.356	4.093
INVERSIÓN	221.511	213.787	97%	209.475	72.592	57.613
TOTAL	286.909	271.061	94%	277.375	113.530	88.703

La siguiente grafica muestra cómo se ejecutó el presupuesto por parte del Viceministerio de Transporte en el año 2016 y el segundo semestre del año 2017.

4. SITUACION DE LOS RECURSOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

Reservas presupuestales constituidas a 31-12-16	9.332.911
Cuentas por pagar constituidas a 31-12-16	45.735.502
TOTAL REZAGO PRESUPUESTAL CONSTITUIDO A 31-12-16	55.068.413,23

La diferencia entre la información publicada en la Gaceta por \$45.736 millones de cuentas por pagar y la información reportada por el Ministerio en comunicación de marzo pasado por \$454.637 millones, obedece a cuentas que fueron inicialmente constituidas y que posteriormente fue necesario anular por dificultades para realizar el pago de estas.

Del análisis realizado a la Gaceta 996 del 19 de julio de 2018, se evidencia que los diferentes hallazgos encontrados durante las diferentes auditorías al Ministerio de Transporte cuentan con una explicación amplia y suficiente, no obstante, se resolvió que el feneamiento de la cuenta fiscal 2017 de ser acogido por la plenaria de la Cámara de Representantes, deberá ser elevado a acto administrativo por parte de la Mesa Directiva de la Corporación; más sin embargo no se puede concluir de lo expuesto si el feneamiento de la cuenta fiscal 2017 contó con la aprobación de la Plenaria de la Cámara de Representantes.

5. AUSTRERIDAD EN EL GASTO

Al cierre de la vigencia 2016 la Entidad presentó disminución en sus gastos de los rubros frente a los gastos efectuados en la vigencia anterior así:

Materiales y suministros en un porcentaje de 17%, superando el 10% establecido por la ley, así:

- Impresos y publicaciones en un 39%
- Servicio de aseo en 18%
- Mantenimiento de bienes muebles en un 37%
- Teléfonos fax y otros en un 23%
- Viáticos al interior en un 11%

6. GESTION CONTROL INTERNO MINISTERIO DE TRANSPORTE CONTRALORIA

El último informe de auditoría regular presentado por la CGR corresponde a la vigencia 2015, presenta los siguientes resultados:

Estados financieros: Negativa

Evaluación de gestión y resultados: Desfavorable. (Calificación ponderada 53,39) Feneamiento: No se feneó la cuenta del año 2015, mas no se conocen los motivos, por cuanto el Ministerio de Transporte no envió el informe solicitado por la Comisión a la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes.

Hallazgos: Se presentaron 54 hallazgos administrativos, de los cuales 20 tienen posible alcance disciplinario y 6 tiene presunto alcance fiscal.

Así las cosas, la entidad recibió opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables y Gestión Presupuestal para la vigencia 2016 con Salvedades, la cual varió positivamente con relación al año 2015 que fue Negativa; manifestando con

Concepto	Con corte a Marzo 31 de 2016	Con corte a Diciembre 31 de 2016	Con corte a Marzo 31 de 2017
ACTIVO TOTAL	326.312	326.768	525.657
Corriente	128.406	117.344	316.762
No corriente	197.906	209.424	208.895
PASIVO TOTAL	117.155	234.614	231.992
Corriente	107.230	176.584	174.162
No corriente	9.925	57.830	57.830
PATRIMONIO	209.157	92.154	293.665

*Cifras en millones de pesos

Tabla 14. Estado de actividad financiera, económica, social y ambiental - Ministerio de Transporte

Concepto	POR LOS PERIODOS COMPRENDIDOS		
	Enero 01 a Marzo 31 de 2016	Enero 01 a Diciembre 31 de 2016	Enero 01 a Marzo 31 de 2017
Ingresos operacionales	42.345	231.292	70.891
Gastos operacionales	59.614	385.720	33.514
Costo de venta y operación	0	0	0
Resultado operacional	-17.269	-154.428	37.377
Ingreso extraordinarios	3.760	5.725	161.900
Gastos extraordinarios	-805	-12.859	-2.959
Resultado no operacional	4.565	18.584	158.941
Resultado neto	-12.704	-135.844	202.236

*Cifras en millones de pesos

Con respecto al Presupuesto de Gastos Definitivo (Es el presupuesto inicial, más adiciones, menos reducciones), fue objeto de un incremento del 5,76% para el periodo 2017 originado en un incremento de las asignaciones en gastos generales el cual aumento en un 21,17%.

Estos datos se registraron en la gaceta 996 del 19 de noviembre de 2017, no obstante, no se cuenta con el informe definitivo del Ministerio de Transporte.

Presupuesto de gastos definitivo 2016 - 2017.

CONCEPTO	VIGENCIA		VARIACION	
	2016	2017	ABSOLUTA	PORCENTUAL
Funcionamiento	65.397.907	70.231.369	4.833.460	7,39%
Gastos de personal	32.395.420	35.114.908	2.719.488	6,75%
Gastos generales	19.145.593	23.198.759	4.053.166	21,17%
Transferencias	13.356.893	11.917.702	-1.439.191	-10,77%
Inversión	221.511.420	233.191.973	11.680.553	5,27%
TOTAL	286.909.327	303.423.341	16.514.012	5,76%

EXPLICACION MINISTERIO DE TRANSPORTE: El presupuesto del Ministerio de Transporte creció en un 5,76% en el año 2017, con relación al año 2016, producto de una mayor asignación en gastos generales (que creció el 21,17%), para el pago del arrendamiento de la sede central, y en inversión.

Las pérdidas de apropiación que se presentaron en la vigencia 2017 obedecieron a situaciones externas a la entidad, como fue una adición extemporánea que se hizo a la entidad en los últimos meses del año (gastos de personal), una adición tardía para proyectos de inversión (finales de julio) que demandaban mayores tiempos de ejecución y que no contaban con vigencias futuras para poder finalizar la contratación (proyecto de asistencia técnica de la política nacional de transporte urbano y proyecto de apoyo estrategia ambiental del sector transporte) y a saldos en rubros que no pueden ser trasladados por mandato legal (rubro de sentencias y conciliaciones).

De igual forma la información suministrada por el Ministerio del Transporte, para el feneamiento vigencia 2017, encontramos cambios en el saldo del rezago presupuestal constituido a 31 de diciembre de 2016.

esto que se presenta razonablemente la situación financiera del Ministerio de Transporte a 31 de diciembre de 2016.

Como consecuencia de lo anterior se emitió un plan de mejoramiento de los distintos hallazgos, los cuales se cumplieron en más del 80% fueron cumplidos y el porcentaje restante está en proceso de termino.

6.1. En lo relacionado con el Programa anual de auditorías

AÑO	TOTAL
2016	25
2017	34 (17 realizadas)

En el primer semestre del 2017 se han cubierto el 50% de las 34 auditorías programadas,

Con las mismas se cubrieron temas misionales en transporte, tránsito e infraestructura, así como a procesos de apoyo como los financieros y los de contratación entre otros. Producto de estas auditorías se elaboraron planes de acción que han redundado en el mejoramiento continuo de algunos de estos procesos, como los financieros y otros en materia de Transporte y Tránsito.

7. GESTION BUEN GOBIERNO MINISTERIO DE TRANSPORTE

La entidad viene haciendo estricto cumplimiento a las políticas y lineamientos establecidos en lo relacionado con la Gestión de Calidad y MECI, teniendo como referencia normatividad vigente.

En lo relacionado con la Ley anti tramites, realizó un ejercicio de supresión, traslado a otras autoridades, automatización de diversos trámites, entre otros aspectos. Con fundamento en lo anterior y actualizada la información de los trámites que adelanta el Ministerio de Transporte en el SUIT versión 3, el Ministerio actualmente adelanta setenta y cuatro (74) trámites dependientes del Viceministerio de Transporte.

En cuanto a la transparencia el Ministerio de Transporte y sus Entidades Adscritas están comprometidas con una contrata fundamentada en la participación, pluralidad, competitividad y visibilidad.

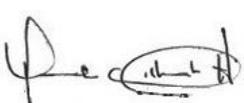
8. PERSONAL

De acuerdo con las modificaciones efectuadas actualmente la planta de personal cuenta con 745 cargos de los cuales 95 corresponde a cargos de libre nombramiento y remoción y 650 a cargos de carrera administrativa.

Gráfica 8. Planta por niveles jerárquicos



Tabla 15. Planta provista a Julio 2017

<p>9. CONTRATACION</p> <p>Para el año 2016 se celebraron 614 contratos y para el primer semestre de 2017, 248 contrataciones, éstas con la observancia de los procedimientos legales establecidos para tales fines</p> <p>10. OBSERVACIONES</p> <p>El informe da cuenta de un alto nivel de hallazgos en las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República; y si bien se tomaron las acciones correctivas, esta situación denotó fallas en la realización de los procesos, sin que sea factible determinar si se realizaron investigaciones administrativas y disciplinarias por estos hechos.</p> <p>No se informó a la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes, sobre las razones por las cuales no se feneció la cuenta del 2015, resultando imposible conocer que implicaciones administrativas y fiscales derivaron por este hecho.</p> <p>El informe con respecto al año 2016, es muy general, razón por la cual resulta difícil efectuar un análisis más profundo a la ejecución de los recursos de la vigencia 2016 al 21 de junio de 2017.</p> <p>Del informe rendido por el Ministerio de Transporte respecto a la gestión presupuestal para el año 2017, solo se refirió al primer semestre, quedando un vacío con relación al resto del año, lo cual impidió analizar los hallazgos registrados en la Gaceta 996 de 2018 por parte de la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes</p> <p>11. CONCLUSIONES</p> <p>El Ministerio de Transporte en su ejecución presupuestal durante el periodo 2016 y el primer semestre de 2017, ha sido objeto de recortes en el presupuesto asignado, no obstante, las inflexibilidades presupuestales están garantizadas con vigencias futuras, lo que le permitió continuar con la ejecución de las obras de carácter estratégico.</p> <p>No se logró determinar si la propuesta de NO FENECER la cuenta prospero en la plenaria de la Cámara de Representantes y a pesar de las respuestas presentadas por el ente ministerial.</p> <p>Se evidencia un papel de liderazgo por parte del Control Interno de la entidad, al dar cumplimiento a sus funciones en aras de controlar los procesos que son propios del Ministerio y están bajo su tutela.</p> <p>Se hace necesario que la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes haga uso de las facultades que la ley le confiere con el propósito de que se obligue al Ministerio de Transporte a entregar un informe</p>	<p>puntual y pormenorizado del no fenecimiento de la cuenta del año 2015 y se de traslado a las autoridades correspondientes para que adelante las investigaciones disciplinarias y administrativas si hubiere lugar a ello.</p> <p>En los documentos enviados para el análisis no se contó con el informe definitivo para la vigencia fiscal 2017 del Ministerio de Transporte y los hallazgos registrados en la Gaceta 996 de 2018 dan cuenta que frente a los mismos existen las explicaciones correspondientes, no obstante la propuesta final fue NO FENECER la Cuenta General del Presupuesto y del Tesoro a 31 de diciembre de 2017 con fundamento en lo expuesto en los considerandos y en los resultados incluidos en el texto del presente Proyecto de Resolución.</p> <p>Después de evaluar y analizar todos los capítulos del informe de gestión 2016-2017 del sector Transporte presentado a nuestra corporación, esta subcomisión mediante los forjantes da un dictamen positivo a este informe ya que se consagran en su gran mayoría los planes y programas determinados, así como las observaciones e inconsistencias que pudo observar la Comisión Legal de Cuentas.</p> <p>De los Honorables Representantes,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MARTHA VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara</p> </div>
<p>Bogotá D.C, 27 de mayo de 2021</p> <p>Presidente OSWALDO ARCOS BENAVIDES Comisión Sexta – Cámara de Representantes Congreso de la República Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de evaluación y dictamen respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, periodo: 2017-2018.</p> <p>Respetado Presidente:</p> <p>En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes mediante oficio N° CSCP.3.6-274-21 del día 12 de mayo de 2021, para conformar una Subcomisión encargada de elaborar el informe que evalúe y dictamine respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, periodo: 2017-2018, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 de la ley 1757 de 2015, a continuación nos permitimos rendir el informe en mención, en los siguientes términos:</p> <p>De los Honorables Representantes,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>DIEGO PATIÑO AMARILES Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MARTHA VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara</p> </div>	<p>En aras de cumplir con lo estipulado por la ley, con fundamento en la honrosa designación realizada para dictaminar respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, vale la pena en principio traer a colación los aspectos relevantes identificados en el análisis realizado al informe, en los siguientes términos:</p> <p>Dentro de los principales desafíos del Ministerio de Transporte, se enmarca el componente infraestructura, con el cual se busca por parte de esta entidad solventar la problemática en cuanto a los obstáculos que impiden la ejecución de proyectos en materia de infraestructura, de allí la necesidad de implementar ajustes institucionales para efectos de obtener mayor transparencia en los procesos contractuales.</p> <p>Por tanto, en el informe se plantea la necesidad de fortalecer tanto la institucionalidad como el marco legal y regulatorio, que permitieran promover los avances en las obras de infraestructura, particularmente en los esquemas de concesión.</p> <p>Los planes de desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para Todos" y 2014-2018 "Todos por un Nuevo País", dan continuidad al Plan anterior y adicionalmente hacen énfasis en impulsar medidas encaminadas a fortalecer la cadena logística de manera que los nodos aéreos como parte integral de esa cadena, sean más eficientes tengan mayor impacto en el comercio exterior y en la distribución interna de mercancías.</p> <p>Por otro lado, en la búsqueda de los caminos para la paz, también el informe resalta la importancia de aumentar la velocidad promedio, acercar poblaciones, reducir costos e incrementar la circulación, son todas consecuencias maravillosas de poner en marcha este propósito; pero este esfuerzo tiene una segunda intención que es igual o más importante y es conectar ese eje logístico con la red secundaria y terciaria del país elevar el nivel de la infraestructura para recibir las personas, la carga y el turismo que viene de las diferentes regiones del país, incorporando más poblaciones a la dinámica económica; a las zonas rurales con las grandes arterias.</p> <p>También en el informe se plantea la construcción del plan conceptual, el marco regulatorio para la correcta ejecución de los proyectos y la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI. Una agencia de gran capacidad ejecutora, con protocolos que han permitido superar antiguas las dificultades del sector, con alta gerencia y capacidad técnica en la estructuración y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas, APP.</p> <p>Adicionalmente, los proyectos ya finalizados, los que están en proceso de ejecución, como los que se están estructurando permiten mejorar la comunicación entre las principales ciudades con las fronteras, con los puertos de Colombia, y a su vez, facilitar la conexión de las grandes poblaciones con las más lejanas para reducir la brecha social y vincularlas a la economía del país.</p> <p>Con la finalidad de dar continuidad al presente análisis del informe de gestión presentado por esta cartera, en el presente cuadro se plantean aspectos relevantes del informe en cuanto a:</p>

<p>1. RED TERCIARIA</p>	<p>La capacidad de ejecución de INVIAS desde la vigencia 2010, con recursos propios, como del Fondo de Adaptación y del Departamento de prosperidad Social, se han ejecutado recursos por más de \$3,0 billones en los 32 departamentos del país. Igualmente en el marco de la política de posconflicto, con Plan 51/50, se están atendiendo 2.500 kilómetros de vías rurales, en 15 departamentos, beneficiando 50 municipios. La fuente de estos recursos son los fondos de Ciencia, Tecnología e Innovación a través de alrededor de \$1.8 billones de OCAD PAZ, de los cuales \$690.00 millones se destinaron para infraestructura de transporte regional.</p>		<p>general a todas las personas, sino, a un sector de la población que está representado por los propietarios o poseedores de inmuebles que se benefician, en mayor o menor grado, con la ejecución de una obra pública.</p> <p>La importancia de la CNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es una fuente de pago adicional o de recuperación de los costos para los proyectos de infraestructura de transporte. Los recursos de la CNV no están contemplados en las fuentes de pago actuales de los proyectos del Gobierno (como los de PMTI). Es el instrumento de captura de valor más eficiente y de mayor uso en el país (su cobro se ha hecho por autoridades municipales, distritales y departamentales en su gran mayoría) Es el único tributo e instrumento de captura de valor del suelo que puede ser usado directamente por el gobierno nacional, al ser éste también sujeto activo de dicho cobro.
<p>2.PUERTOS</p>	<p>Se invirtió más de \$4 billones en zonas de uso público, hoy las terminales de Cartagena y Buenaventura son las más eficientes de Suramérica y están recibiendo varios de los buques de carga más grandes del mundo. Se han beneficiado terminales portuarias en La Guajira, Cartagena, Santa Marta, Golfo de Morrosquillo, Tumaco, Buenaventura, San Andrés y Urabá.</p>	<p>5.LEY DE INFRAESTRUCTURA</p>	<p>Se gestionó la expedición de la Ley 1882 de 2018, en la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia y la ley de infraestructura.</p> <p>Se radicó proyecto de ley para modificar artículo 20 (Nulidad por objeto</p>
<p>3.LINEAS FÉRREAS</p>	<p>Se cuenta con 1.619 km a cargo de la ANI, divididos en 4 corredores en operación, tras una inversión alrededor de \$0.8 billones para su rehabilitación y mantenimiento. Además, de dos (2) iniciativas privadas en prefactibilidad.</p>		
<p>4.PROGRAMAS, ESTUDIOS Y PROYECTOS</p>	<p>Contribución Nacional de Valorización – CNV</p> <p>La Contribución de valorización no es un impuesto, porque no grava por vía</p>		
<p>6.OCAD PAZ</p>	<p>ilícito contratos de APP)</p> <p>Para financiar la infraestructura de transporte requerida para la implementación del Acuerdo Final se han aprobado 36 proyectos, en 23 departamentos, por un valor de \$431.364 millones. El saldo por aprobar es de \$258.881 millones. Actualmente, se están revisando 45 proyectos por valor de \$321.000 millones.</p> <p>Como medida transitoria por 20 años, será transferido el 7% de los ingresos del Sistema General de Regalías - SGR para financiar proyectos de inversión para la implementación del Acuerdo Final. Igual destinación tendrá el 70% de los ingresos que por rendimientos financieros genere el SGR, al OCAD PAZ.</p> <p>Se abrió convocatoria para fomentar la presentación de proyectos de inversión de infraestructura y desarrollo social, por un valor de \$255.000 millones. El valor máximo a financiar por municipio es de \$5.100 millones.</p> <p>A la convocatoria se presentaron 2000 solicitudes de proyectos, de los cuales cumplieron con requisitos 845 proyectos para el sector transporte. El Ministerio se encuentra revisando 97 proyectos de esta convocatoria por valor de \$351.000 millones.</p>	<p>República, formuló el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional.</p> <p>Se tiene estimado financiamiento para el Plan en \$10,2 billones (pesos 2017) hasta el 2031, con el objetivo de intervenir 13.140 km, 10 aeródromos y 46 canales en municipios PDET (Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial)</p> <p>El Plan ya cuenta con visto bueno del Departamento Nacional de Planeación, Agencia de Renovación del Territorio y Presidencia de la República. El decreto para su adopción ya se encuentra en revisión por parte de la secretaría jurídica del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.</p>	
<p>7.Plan Nacional de Vías para la Integración Regional</p>	<p>El Viceministerio de Infraestructura, con apoyo de la Agencia de Renovación del Territorio, Departamento Nacional de Planeación, INVIAS y la Dirección para el Posconflicto de la Presidencia de la</p>	<p>El informe indica que desde estas perspectivas, la inversión pública en infraestructura de transporte se ha incrementado 7,5 veces en la última década, lo que generaría un crecimiento potencial del PIB de 4,6 % a 5,3 % en el largo plazo.</p> <p>Para efectos de continuar con el dictamen, es necesario articular al presente análisis, el acápite sobre la ejecución presupuestal del Ministerio de Transporte en los siguientes términos:</p> <p>-EJECUCIÓN PRESUPUESTAL</p> <p>Tenemos que desde la vigencia del 2010 hasta la presente vigencia el presupuesto que le ha sido asignado al sector de transporte oscila en un promedio de 7,07 billones, con una alteración elevada en el 2012 y 2013 con alrededor de 8,9 billones, y con una baja apropiación para el 2010 con 4,6 billones. La ejecución presupuestal entorno a las obligaciones de este sector tienden a ser superiores al 75% para fin de cada vigencia, teniendo un corto margen la apropiación en comparación a la ejecución de ese presupuesto.</p> <p>Para el año 2017 se tuvo una apropiación de aproximadamente 7.4 billones, teniendo unos compromisos por alrededor de 7.2 billones, logrando una ejecución de 98% en lo pertinente a compromisos y una 78% en la ejecución de las obligaciones. Para el año 2018 tenemos una apropiación por 6.2 billones, con un neto de 4.9 billones para compromisos, teniendo para esa fecha un 79% de ejecución de los compromisos y un 33% ejecutado para obligaciones.</p> <p>Gestión Presupuestal</p> <p>Para el 13 de julio de 2018 el Ministerio de Hacienda el Departamento Nacional de Planeación definió un margen indicativo de gasto de funcionamiento y de inversión de</p>	

<p>mediano plazo para el 2019 – 2022, bajo estos preceptos se observa un incremento del 13% en el presupuesto de este sector para el 2018 y 019, y una tendencia creciente, pero infortunadamente las necesidades del sector supera los montos techos indicados.</p> <p>En lo relacionado del valor presupuestado, ejecutado y porcentaje de ejecución, para la vigencia fiscal del 2017 se observaron en gastos de funcionamiento en los pertinente a gastos de personal 35.115 millones de pesos con un margen de 66.188 millones de pesos sufragados en esas obligaciones lo que genera un 94% de ejecución, en gastos generales apropiaciones por 23.199 millones de pesos con pago de obligaciones por 21.949 millones de pesos traducido en 95% de ejecución, por transferencias existieron apropiaciones por 11.918 millones de pesos con obligaciones por 10.096 ejecución que arroja un 85%, y en la partida de inversión se tiene una apropiación de 233.192 millones de pesos en comparación con obligaciones por 218.566 lo que arroja un 94% de ejecución en esas obligaciones, para un total de 303.423 millones de pesos en apropiaciones, 284.754 millones de pesos en obligaciones lo que traduce en un promedio de 94% de ejecuciones de las obligaciones.</p> <p>Para la vigencia del 2018 se obtuvieron apropiaciones por gastos de personal de 34.443 millones de pesos con obligaciones de 20.777 millones de pesos, gastos generales por 23.870 millones de pesos con obligaciones por 11.634 millones de pesos, transferencias por 7.197 millones de pesos con obligaciones por 3.079 millones de pesos, por concepto de inversión se tuvieron apropiaciones por 183.500 millones de pesos con obligaciones por 86.732 millones de pesos con una ejecución del 47%, arrojando un promedio de total de ejecución del 49%.</p> <p>En concordancia con lo anterior para el 2017 el Ministerio de Transporte conto con una apropiación por 303.423 millones de pesos abarcando una ejecución de las obligaciones de un 94% que equivalen a 284.754 millones de pesos; siendo tendencia en cuanto a la ejecución del presupuesto desde el 2013 un promedio superior al 90%.</p> <p>Por la dependencia del viceministerio de transporte en el 2017 este tuvo una apropiación de \$200.484 millones, con compromisos de \$194.904 y obligaciones por \$187.660 ejecutándose un 94%, para la vigencia del 2018 la apropiación fue menor con valor de \$159.646 millones, con obligaciones de \$81.555 hasta el 31 de julio de 2018 por el 51%.</p> <p>Para el viceministerio de infraestructura en vigencia del 2017 se le asignó una apropiación por \$23.008 millones comprometidos al 100% con obligaciones de \$22.841 con un percentil del 99%, a comparación del 2018 con apropiaciones de \$20.403 millones, con obligaciones a mitad de año por \$3.448 millones.</p> <p>La Secretaría General para el 2017 tuvo apropiaciones por \$8.600 millones con compromisos de \$88.509 millones y obligaciones de \$7.018 millones equivalente al 82%, diferenciado del 2018 que se apropiaron recursos por \$3.000 con ejecución del 48% a 31 de julio de 2018.</p> <p>En lo pertinente a la oficina asesora de planeación para vigencia del 2017 tuvo apropiaciones por \$800 millones con compromisos por \$792 millones y obligaciones de \$791.5 millones lo que equivale al 99%, en comparación del 2018 con apropiaciones de \$450 millones comprometidos y obligados en \$277.9 millones.</p> <p>Para la oficina de regulación económica para el 2017 se destinó una apropiación por \$300 millones teniendo compromiso por \$254.7 millones con obligación del mismo monto, equivalente al 85% teniendo una abismal diferencia para el 2018 sin asignación de recursos.</p> <p>Según las cifras esbozadas en el sector para el 2017 se alcanzó un 78% y para el 2018 un 33% teniendo el Ministerio de Transporte la ejecución mas alta a la par de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; tenemos que para la ANI – Agencia Nacional de Infraestructura se asignaron apropiaciones en 2017 por \$2.465.782 de millones con obligaciones por \$2.016.194 de millones indicando 82% de ejecución, por parte de</p>	<p>INVIAS unas apropiaciones por \$3.206.481 de millones obligaciones por \$2.474.155 de millones con 77% de ejecución, en lo pertinente a la AEROCIVIL tenemos apropiaciones por \$1.247.887 millones con obligaciones por \$854.239 millones con ejecución del 68%, para CORMAGDALENA apropiaciones por \$25.429 millones con obligaciones por \$15.654 millones para una ejecución del 62%, en relación con la Superintendencia de Transporte existieron apropiaciones por \$52.924 millones con obligaciones por \$47.753 millones con ejecución del 90%, para la ANSV hubo una apropiación por \$116.648 con obligaciones por \$109.229 con ejecución del 94% teniendo una cifra muy similar para el año 2018 esta entidad a comparación de las demás que tuvieron una reducción muy significativa que oscila entre el 50% y 60%.</p> <p>Tenemos lo relacionado al cupo APP en donde el informe indica que se observa que el sector ha utilizado casi todo el cupo asignado teniendo en cuenta los proyectos y aportes requeridos en especial por CORMAGDALENA, teniendo como ítem principal para vigencias futuras tener en cuenta los proyectos de asociación público privada.</p> <p>En lo pertinente al sistema contable la cual se encuentra registrada en el Sistema Integrado de Información Financiera – SIIF II Nacion perteneciente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, cuentan con todas las especificaciones y detalles financieros, discriminando específicamente las transacciones y operaciones del Transporte, para este tema la Contraloría General de la República indico que los estados financieros no se habían presentado fielmente en los aspectos materiales para fin de 2017, encontrado 24 hallazgos administrativos con 4 de incidencia disciplinaria lo que representa una desmejoría en comparación del 2016.</p> <p>Todos los factores relacionados con el pasivo pensional proveniente del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito "INTRA" administrado por el Ministerio de Transporte fueron efectuados conforme a lo dispuesto por la Contaduría General de la Nación, incluyendo la actualización del cálculo actuarial del pasivo pensional, sin perjuicio de las acciones de traslado a la UGPP que adelantaba para esa fecha el ministerio.</p> <p>Sumado a las relaciones presupuestales anteriores se han valorado contingencias en cerca de \$28,7 billones de pesos, por cuenta de demandas contra el ministerio, de las cuales según estadísticas en su mayoría pueden terminar en fallo favorables para el ministerio; y sumado al agregado presupuesto se tiene que el ministerio de transporte maneja dos fondos especiales correspondientes al Fondo del Subsido de Sobretasa a la Gasolina, y el Fondo de Sostenibilidad del RUNT.</p> <p>CONTRATACION</p> <p>El Ministerio de Transporte se adaptó a la estrategia de transparencia y fortalecimiento de los procesos contractuales mediante la URNA DE CRISTAL, en donde abiertamente el público puede verificar los procesos contractuales que se adelantan a través de la plataforma SECOPI II, teniendo que para esas vigencias se registraron 160 ingresos por parte del Ministerio, en donde igualmente sirvieron para registro y evidencia de otras entidades relacionadas en el sector de transporte.</p> <p>Se adelantó una gestión contractual para especialmente el sostenimiento propio de la entidad y la consultoría en temas de transporte, tránsito o infraestructura, los cuales no son de grandes presupuestos pues los proyectos de gran magnitud lo manejan otras entidades del sector, teniendo para la vigencia de 2017 la cantidad de 237 contratos por valor total de \$50.850.909.935, siendo la cifra mas notable 201 contratos por modalidad de contratación directa por valor \$44.099.006.297; para la vigencia 2017 en corte del 31 de julio un total de 360 contratos por valor de \$17.062.770.851 con una cifra notable de 301 contratos en modalidad de contratación directa por valor de \$13.447.433.872.</p> <p>En la base de datos dispuesta por el Ministerio de Transporte para el sistema de información de contratos para contar con información verídica con el objetivo de elaborar los informes requeridos por los organismos de control interno y externo, y el</p>
<p>seguimiento de los contratos celebrados, adecuando el Sistema de Contratación SISCO, implementado a partir del semestre II del 2017, del cual para esa fecha generaron 48 usuarios para el manejo del sistema, 36 para estudios previos y 12 para verificación de requisitos y creación del contrato, siendo una herramienta fundamental para su actividad diaria.</p> <p>En cuanto a la liquidación de los contratos se el Ministerio dejó un plan de choque para la revisión desde el año 2010 para expedir la respectiva aplicación o su constancia de archivo, obteniendo un resultado de 3735 como total de contratos por vigencia, 1491 contratos pendientes por liquidarse, 634 contratos liquidados, 371 contratos pendientes de liquidación; plan con el cual se intentó depurar el tema contractual logrando obtener 183 actas de archivo y 231 actas de liquidación de los 857 contratos pendientes.</p> <p>PARA 2017</p> <p>Entre los deudores, la sobreestimación es de 103,4 millones, como se muestra a continuación: la diferencia es de 2,1 millones; la multa es de 93 millones; el ingreso no tributario de otros deudores es de 11,1 millones; el impuesto a pagar es 23,2 millones; la indemnización es de 313,4 millones; los otros deudores son 1,2 millones y las enajenaciones de activos son 559,4 millones. Esto se debe a que el saldo de la vigencia anterior a liquidar en un tercero general ha sido descubierto repetidamente, lo que tiene un impacto en el resultado de la validez anterior. Los recursos entregados en la administración fueron sobreestimados en 375,5 millones, que corresponden a los recursos ejecutados por el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (Fundación) bajo el Convenio 216139, y no fueron registrados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>El monto del litigio al final del período del litigio fue de \$ 274.820 millones, el cual equivale al valor reportado por la Asesoría Jurídica a la Subdirección de Administración y Finanzas; sin embargo, luego de analizar la base de datos que generó el valor anterior, un informe arrojó que había una reserva de 278.553 millones, lo que representa una subestimación de 3.733 millones. En la revelación de la entidad a través de anotaciones, se encontraron las siguientes inconsistencias:</p> <p>En el sector inmobiliario, el valor correspondiente a los terrenos no se desglosa por separado, no se desglosa por separado respecto a depreciaciones, amortizaciones y reservas, ni se hace mención a la valoración.</p> <p>Las notas explicativas de los estados financieros no proporcionaron información que permitiera a las personas comprender las principales circunstancias de los eventos financieros, económicos y sociales que afectaron los ingresos por cobrar, otros activos, deudores, cuentas por pagar, otros pasivos, cuentas de orden (litigios y alternativas), mecanismo de resolución de conflictos de comportamiento, ingresos y gastos. No reveló el monto pagado por sentencias, acuerdos y laudos arbitrales, incluidos los intereses y gastos del litigio; registrado como el valor de las sentencias, acuerdos y laudos arbitrales; y los métodos utilizados para registrar los pasivos estimados y el estado del proceso.</p> <p>Existe incertidumbre sobre los depósitos en instituciones financieras porque las cuentas corrientes 026114678 y 1881456484 no están conciliadas y el negocio peer-to-peer del Banco Agrario es diferente, por lo que su saldo real aún no está claro. Al final del período, la entidad no llevó a cabo una conciliación comercial entre pares, lo que creó las siguientes incertidumbres: (i) Con una entidad que tiene patrimonio y no puede establecer un saldo final de la cuenta; (ii) En la ciudad de Convención, no se pudo determinar el saldo final de la multa confirmada en US \$ 86 millones; (iii) En cooperación con los gobiernos provinciales de Córdoba, Valais y Cauca, no se pudo determinar el saldo final de las cuentas por cobrar, determinado;</p>	<p>(iv) Fiduciaria La Previsora SA es 27,8 millones, gobierno de Risaralda 3,200 millones, ciudad de Kumariño 400 millones y gobierno de Guainha 400 millones, por lo que es imposible estar en administración en gestión y establecer un verdadero equilibrio de recursos.</p> <p>Debido al embargo impuesto a diferentes cuentas bancarias previamente válidas por el Ministerio de Transporte y se desconoce la decisión final de la agencia, existe incertidumbre en el registro de autoridad judicial para los trámites de la entidad, y el impacto en esta cuenta es de \$ 5.561 millones, la diferencia entre el saldo contable y el estado de la cartera de inversiones provocó que la incertidumbre de las cuentas por cobrar para el período actual fuera de \$ 1,991 millones. Asimismo, debido a la reciprocidad de los acuerdos con las entidades bancarias, también existen discrepancias entre los saldos bancarios y los informes de cuentas por cobrar, lo que genera incertidumbre y afecta \$ 98.598 millones en cuentas.</p> <p>Inmobiliario, planta y equipo-terreno es incierto y las cuentas están afectadas por 27,742 millones, producto de inmuebles registrados a nombre de la entidad, no se registran los atributos de Ferrovías en la liquidación y el inventario real y el saldo contable no se registran La inconsistencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte no contó con documentos que indiquen que se pagaron algunas obligaciones de ajuste correspondientes, lo que generó incertidumbre, afectando a acreedores por \$ 1.3809 millones y salarios y beneficios sociales por \$ 49,9 millones. Dado que el tercero no está correctamente identificado y la entidad administra la subcuenta como contraparte, correspondiente a recargos de gasolina, atrasos, formularios e ingresos recaudados de especies valiosas, la recaudación a clasificar no puede determinar el saldo de la cuenta. en una cuenta bancaria autorizada por el Ministerio de Hacienda, sin embargo, en los datos globales, el saldo de la cuenta es superior al saldo de la cuenta en la subcuenta antes mencionada en \$ 4.8496 millones.</p> <p>Se observó falta de conciliación entre dependencias y cuentas relacionadas y dificultades en los procesos de depuración, que generaron problemas en el efectivo, deudores, propiedad, planta y equipo, cuentas por pagar, pasivos estimados e ingresos.</p> <p>PARA 2018</p> <p>Se califica como ineficiente los controles internos del presupuesto para la vigencia del 2018, por la falta de efectividad y los siguientes hallazgos.</p> <p>Se encontraron que existen recaudos por clasificar por valor de \$7.906,1 millones, cuentas de ingreso que se encuentran en proceso de análisis y depuración, situación que afectó las operaciones interinstitucionales recaudos, así como existen depósitos entregados en garantía de \$5.596,6 millones de partidas por clasificar con destino a la Dirección del Tesoro Nacional (DTN) cuenta operaciones de enlace recaudos DTN, por procesos de embargos judiciales por concepto de demandas en contra de la entidad.</p> <p>Por cuenta de los créditos judiciales, laudos arbitrales y conciliaciones extrajudiciales se presentó subestimación de \$2.057,4 millones, por cuanto el saldo de \$25.592 millones se encontró subestimado, debido a que no se registraron los intereses de mora liquidados y causados por el laudo arbitral de la concesión RUNT.</p>

En similar tema de litigios existió incertidumbre de \$287.786,0 millones, por cuanto la entidad no reportó el cálculo de la probabilidad de pérdida para cada uno de los procesos, lo que generó que se desconozca el valor de la provisión, por cuanto no hay claridad sobre los criterios utilizados para el cálculo de la provisión anota. Se presentó sobrestimación en provisión litigios y demandas por \$79.032 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no provisionó el valor correspondientes a la sentencia emitida por el Tribunal Administrativo del Chocó por una Acción de Grupo por \$53.440 millones y el laudo arbitral con la concesión RUNT por \$25.592 millones, al momento de producirse los fallos condenatorios la entidad no podía disminuir la provisión por lo que debió registrar los \$79.032 millones directamente a la cuenta de gasto 5.3.68 litigios y demandas; registro que debió realizarse en la cuenta Impactos por transición, por lo que ésta última se encuentra subestimada en dicho valor.

Se observo en dicho informe que el efectivo y equivalentes al efectivo presentó imposibilidad sobre el valor de \$26.629,9 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no había realizado la depuración definitiva de los saldos pendientes de aclarar en las conciliaciones bancarias de las cuentas denominadas transferencias, gastos de personal inversiones administración RUNT. Depósitos en instituciones financieras - cuenta corriente presentó incertidumbre por \$4.865,8 millones.

Llevar un análisis detallado por cuanto a 31 de diciembre de 2018 el Ministerio de Transporte presentó diferencias por conciliar 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.

En Similitud existe otra inconsistencia sobre el saldo de las cuentas comprometidas por estas operaciones, de tal forma que los recursos entregados en administración por \$50.606,2 millones; adquisición de bienes y servicios nacionales por \$3.891,8 millones; otras cuentas por pagar por \$1.358,8 millones; depósitos recibidos en garantía por \$1.139,2 millones; otros ingresos financieros por \$2.421,2 millones y otras cuentas por cobrar por \$3.538,6 millones. Beneficios posempleo – pensiones presentó sobrestimación por \$454.004,8 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no había entregado a la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscal (UGPP) los pasivos pensionales provenientes de la liquidación del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (Intra) y del reestructurado Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Finalmente una inconsistencia en los rubros de inversiones de administración de liquidez al costo, propiedades, planta y equipo, cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes al efectivo, cuentas por pagar y provisiones, por cuanto del análisis a las notas a los estados financieros preparadas por el Ministerio de Transporte, contrastado con el contenido de la Resolución 484 de 2017 y el Manual de Políticas Contables del Ministerio, se estableció que no proporcionaron los detalles para el entendimiento por parte de los usuarios de la información financiera.

En el informe atinente a los años 2017 – 2018, con relación a la contratación del Ministerio de Transporte, se relacionan dos estrategias y procesos:
a). Urna de Cristal. Es una estrategia de transparencia y fortalecimiento del proceso contractual de la entidad, donde la información sobre las condiciones y procesos contractuales es publicada a través de la plataforma de SECOP II, para

que los interesados tengan acceso de forma oportuna, suficiente y equitativa, y así puedan presentar sus propuestas conforme a lo estipulado en los correspondientes pliegos de condiciones definitivos, los cuales se evaluarán de manera ágil y con el profesionalismo por parte de los comités evaluadores designados para cada caso, a través de estrategias transversales de lucha contra la corrupción.

b). Gestión Contractual. La contratación del Ministerio de Transporte se enfoca principalmente en dos grandes áreas: (i) Sostenerimiento propio de la entidad y (ii) Consultoría en temas de transporte, tránsito e infraestructura. Es una contratación que no es de grandes montos teniendo en cuenta que los grandes proyectos del sector Transporte son manejados por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL.

8.1 Base de datos – Sistema de información de contratos. Se indica en el informe que para el Ministerio fue importante contar con una herramienta tecnológica confiable que permitiera contar con una información veraz y actualizada, por lo que se realizaron las siguientes acciones, encaminadas a dos objetivos, a saber, (i) la elaboración de los informes requeridos por los Organismos de Control tanto internos como externos, y (ii) seguimiento a los contratos celebrados por la Entidad.

El Grupo Contratos y el Grupo de Informática desarrollaron y adecuaron el Sistema de Contratación (SISCO) para la implementación del sistema a partir del segundo semestre del 2017. Con la puesta en funcionamiento del SISCO no solo se redujeron tiempos en la creación de estudios previos y minutas, y ayudó con la unificación de formatos mitigando los errores que se presentan a la hora del intercambio de archivos entre abogados del Grupo.

Durante la administración del Ministro Cardona el Grupo Contratos se ha encargado de generar un total de 48 usuarios activos para el manejo del Sistema de Contratación Interno en el cual 36 son los usuarios encargados de proyectar los estudios previos que son la base para la contratación, 12 son los encargados de la verificación de requisitos y creación del contrato, lo anterior se realiza de manera sincronizada para la numeración automática y soporte desde el Grupo Informática. Para el Grupo Contratos ha sido una herramienta fundamental para su actividad diaria, puesto que simplifica los procesos logrando generar información exacta y precisa.

8.2 Liquidaciones de los contratos celebrados. Con respecto a la etapa de liquidación, el Grupo Contratos destinó un plan de choque que consistió en revisar todos los contratos terminados desde el año 2010 y vigencias posteriores, identificando a cuáles les aplicaba la liquidación y a cuáles se les debía expedir la correspondiente constancia de archivo. La gestión adelantada se sintetiza de la siguiente manera:

Año a informar	No. Total de Contratos por Vigencia	No. De Contratos que deben liquidarse por vigencia	No. De Contratos liquidados por vigencia	No. De Contratos pendientes de liquidación
2010	132	132	132	0
2011	181	181	181	0
2012	348	187	187	0
2013	362	150	150	0
2014	504	153	153	0
2015	611	208	208	0
2016	676	276	63	213
2017	921	204	46	158
TOTAL	3735	1491	634	371

El objetivo plan fue el índice

principal de este choque disminuir de

Tabla 15. Detalle liquidación contratos

contratos terminados y sin liquidar y evitar el vencimiento de los términos establecidos por la ley para tal fin. Así mismo, lograr depurar el archivo del Grupo Contratos enviando los contratos liquidados o con acta de archivo al Grupo Archivo Central, con el fin de obtener espacio para los nuevos expedientes contractuales.

9. REGLAMENTOS Y MANUALES.

En este aspecto, el informe del Ministerio relaciona 8 procesos y estrategias que se implementaron durante los años en observación, 2017- 2018:
a) Gestión de Calidad y MECI: El Ministerio de Transporte, continúa con la implementación del Sistema de Gestión Integrado de Gestión - SIG, el cual implica mayor eficiencia administrativa y fortalecimiento de la cultura organizacional de la entidad, unida al desarrollo de actividades por área que cambia a la ejecución de actividades con enfoque de procesos, de igual manera, fomenta la identificación e implementación de la mejora continua orientada al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la entidad.

b) Estrategia Anti trámites: En desarrollo de la política de racionalización de trámites implementada por el Gobierno Nacional, a través de la cual se establecen las directrices fundamentales que guían las actuaciones de la Administración Pública en las relaciones del ciudadano-empresario con el Estado en sus diferentes niveles, para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones y con la expedición del Decreto 019 de 2012 y 198 de 2013, el Ministerio de Transporte realizó un ejercicio de supresión, traslado a otras autoridades, automatización de diversos trámites, entre otros aspectos.

c) Pacto por la Transparencia: El Ministerio de Transporte se cife a los parámetros establecidos por la ley 1712 de 2014 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en su artículo 9º y por la Estrategia de Gobierno Digital, antes Gobierno en Línea. Por lo anterior, la información de la Entidad está disponible para la ciudadanía y usuarios en general en la página web www.mintransporte.gov.co, de la siguiente manera: se mantienen habilitados los enlaces: Ley 1712 Transparencia y Acceso a la Información, el primer enlace ubicado en el home de la página en botón como acceso directo y el segundo enlace en el Minisite de Atención al Ciudadano.

d) Ferias nacionales de servicio al ciudadano: En la vigencia 2017, el Ministerio de Transporte a través del grupo de Atención al Ciudadano, ha participado en las siguientes ferias nacionales de servicio al ciudadano en las ciudades de Carmen de Bolívar- Bolívar, Ipiales-Nariño, La Dorada-Caldas, Santa Rosa de Cabal – Risaralda y Sogamoso- Boyacá se brindó información de trámites y servicios a 486 personas.

En la actual vigencia 2018, se ha participado en 2 ferias de nacionales de servicio al ciudadano organizadas por el DNP. Una realizada en la ciudad de Manaure – Guajira, en la cual se atendieron 113 ciudadanos y la segunda en Necoclí – Antioquia con 112 atenciones. Se resolvieron inquietudes acerca de las licencias de conducción, cambio de servicio, Reposición integral de vehículos, RUNT, tarjetas de reposición, entre otros.

e) Implementación del Modelo de Planeación y Gestión y su medición a través de FURAG: A partir de 2017, en el Modelo presentado por el Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, para la evaluación, contempla las siete (7) dimensiones definidas en el Modelo

Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, que plantea 16 políticas para estas dimensiones, entre ellas la de Defensa Jurídica y Rendición de Cuentas Nuevo, que no presenta calificación. Se observa la mejora en el resultado de 69,02 en 2016 al 75,3 en 2017, dadas las fortalezas en las dimensiones de la Gestión con valores para el resultado, Evaluación del desempeño institucional, Control Interno, Gestión del conocimiento e Información y comunicación.

f) Política Anti soborno: El Ministro de Transporte de la República de Colombia, en consideración de la importancia de una gestión transparente y eficaz, enmarcada en los principios de la función pública, establece:

- a) Se prohíbe cualquier práctica de soborno, declaramos cero tolerancias a prácticas de soborno;
- b) Todos los servidores públicos, incluyendo a los contratistas, se comprometen a cumplir con el marco legal contra cualquier práctica de soborno en el Ministerio;
- c) El Ministerio de Transporte favorecerá y facilitará el reporte en buena fe o sobre la base de una creencia razonable en confianza y sin temor a represalias, de cualquier práctica de soborno.

La Política Anti- Soborno fue acogida por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No.31 68 de julio de 2018.

g) Código Buen Gobierno: El Código de Buen Gobierno es un instrumento rector para la buena gestión del Ministerio de Transporte, en el que se compilan mecanismos, directrices, políticas, prácticas y disposiciones, fundamentados en la autorregulación de las diferentes instancias de administración y gestión de la Entidad.

GESTIÓN DE CONTROL INTERNO.

Se señala en el informe presentado por el Ministerio de Transporte para los años 2017 – 2018, que esta cartera ha suscrito un plan de mejoramiento producto de cada una de las auditorías por parte de la Contraloría General de la República – CGR.

Durante la vigencia 2018 la CGR presentó informes de auditorías realizadas a la vigencia 2017 en aspectos financieros, presupuestales y en cumplimiento de la estrategia de Gobierno en Línea – GEL-, pronunciándose sobre la revisión de la cuenta así “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”.

El Programa Anual de Asesorías y Acompañamiento para el 2018, contempla el seguimiento e informes de 32 informes de ley. A 30 de junio de 2018 se han culminado 17 informes de Ley de los 32 establecidos, alcanzando el 53% de las programadas en el año 2018 de igual forma se han efectuado 51 actividades de asesoría y acompañamientos a la fecha y se han realizado seis (6) actividades relacionadas con mensajes de fomento de control, acciones que han redundado en el mejoramiento continuo.

La entidad, dando cumplimiento a las normas de austeridad del gasto comparativo entre el primer semestre de las vigencias 2018 y 2017, presenta al cierre del periodo

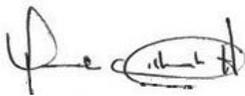
analizado, un aumento en sus gastos de los rubros frente a los gastos efectuados en la vigencia anterior así: horas extras y festivos en un porcentaje de 44,75%, servicio de seguridad y vigilancia en un 55,56%, servicio de aseo en 47%, mantenimiento de bienes inmuebles en un 57%, y viáticos al exterior en un 11%.

Después de evaluar y analizar todos los capítulos del informe de gestión 2017-2018 del sector Transporte presentado a nuestra corporación, esta subcomisión mediante los formantes da un dictamen positivo a este informe ya que se consagran en su gran mayoría los planes y programas determinados, así como las observaciones e inconsistencias que pudo observar la Comisión Legal de Cuentas.

De los Honorables Representantes,



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara



MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

Bogotá D.C, 27 de mayo de 2021

Presidente
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Comisión Sexta – Cámara de Representantes
Congreso de la República
Ciudad

Referencia: Informe de evaluación y dictamen respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2018-2019.

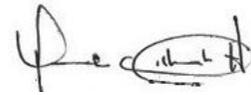
Respetado Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes mediante oficio N° CSCP.3.6-274-21 del día 12 de mayo de 2021, para conformar una Subcomisión encargada de elaborar el informe que evalúe y dictamine respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, período: 2018-2019, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 de la ley 1757 de 2015, a continuación nos permitimos rendir el informe en mención, en los siguientes términos:

De los Honorables Representantes,



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara



MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara

En aras de cumplir con lo estipulado por la ley, con fundamento en la honrosa designación realizada para dictaminar respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte, vale la pena en principio traer a colación los aspectos relevantes identificados en el análisis realizado al informe, en los siguientes términos:

Dentro de los principales desafíos del Ministerio de Transporte, se enmarca el componente infraestructura, con el cual se busca por parte de esta entidad solventar la problemática en cuanto a los obstáculos que impiden la ejecución de proyectos en materia de infraestructura, de allí la necesidad de implementar ajustes institucionales para efectos de obtener mayor transparencia en los procesos contractuales.

Por tanto, en el informe se plantea la necesidad de fortalecer tanto la institucionalidad como el marco legal y regulatorio, que permitieran promover los avances en las obras de infraestructura, particularmente en los esquemas de concesión.

Los planes de desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para Todos" y 2014-2018 "Todos por un Nuevo País", dan continuidad al Plan anterior y adicionalmente hacen énfasis en impulsar medidas encaminadas a fortalecer la cadena logística de manera que los nodos aéreos como parte integral de esa cadena, sean más eficientes tengan mayor impacto en el comercio exterior y en la distribución interna de mercancías.

Por otro lado, en la búsqueda de los caminos para la paz, también el informe resalta la importancia de aumentar la velocidad promedio, acercar poblaciones, reducir costos e incrementar la circulación, son todas consecuencias maravillosas de poner en marcha este propósito; pero este esfuerzo tiene una segunda intención que es igual o más importante y es conectar ese eje logístico con la red secundaria y terciaria del país elevar el nivel de la infraestructura para recibir las personas, la carga y el turismo que viene de las diferentes regiones del país, incorporando más poblaciones a la dinámica económica; a las zonas rurales con las grandes arterias.

También en el informe se plantea la construcción del plan conceptual, el marco regulatorio para la correcta ejecución de los proyectos y la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI. Una agencia de gran capacidad ejecutora, con protocolos que han permitido superar antiguas las dificultades del sector, con alta gerencia y capacidad técnica en la estructuración y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas, APP.

Adicionalmente, los proyectos ya finalizados, los que están en proceso de ejecución, como los que se están estructurando permiten mejorar la comunicación entre las principales ciudades con las fronteras, con los puertos de Colombia, y a su vez, facilitar la conexión de las grandes poblaciones con las más lejanas para reducir la brecha social y vincularlas a la economía del país.

Con la finalidad de dar continuidad al presente análisis del informe de gestión presentado por esta cartera, en el presente cuadro se plantean aspectos relevantes del informe en cuanto a:

EN LO RELACIONADO CON LA VIGENCIA PRESUPUESTAL DEL 2018

Para la vigencia del 2018 mediante ley 1873 de 2017 se apropiaron recursos al Ministerio de Transporte por \$99.010 millones, discriminados en \$65.510 millones de presupuesto de funcionamiento y \$33.500 millones de inversión, posteriormente se adicionaron \$150.000 millones, se redujo el valor por \$1.839.231.070, quedando en \$171.865.439 para presupuesto de funcionamiento y \$1.667.365.631 para inversión, quedando con una apropiación de \$249.616.777.100 con adición de \$2.446 millones, contando con una ejecución presupuestal del 97%.

Para el 2018 el Ministerio de Transporte logro una ejecución del 98.1% de las obligaciones, distribuidas en \$158.139 millones por apropiaciones para el Viceministerio de Transporte de los cuales \$157.991 millones se comprometieron y \$156.073 millones se obligaron; por otro lado el viceministerio de infraestructura tuvo apropiación por \$19.244 millones con obligación de \$19.147 millones.

La secretaria general tuvo apropiación por \$4.000 millones, compromisos de \$3.923 millones y obligación de \$2.756 millones para una ejecución del 68.90%; la oficina asesora de planeación apropió \$450 millones se comprometió igual valor y se obligó en \$433 millones lo que arroja una ejecución del 96.22%.

PERSONAL

El Ministerio de Transporte tiene un amplio personal y una oferta laboral magna, cuenta con una planta de personal de 745 cargos, siendo 95 de planta estructural en libre nombramiento y remoción y 650 cargos de planta global. Para la vigencia en mención de la totalidad de estos cargos se encontraban provistos 617 cargos, de los cuales 92 cargos son de libre nombramiento y remoción, 525 son empleos de carrera, en donde 370 son de carrera administrativa provistos con 241 servidores en encargo y 129 como titulares de empleo y 155 en nombramiento provisional.

EN LO RELACIONADO CON LA VIGENCIA PRESUPUESTAL DEL 2019

Para la vigencia fiscal del año 2019 se le asignó al Ministerio de Transporte un total de \$141.359.733.748, discriminados en \$67.190.733.748 para los correspondiente en gastos de funcionamiento y \$74.169.000.000 para temas de inversión, posteriormente con Decreto No. 2467 del 28 de diciembre de 2018 se le acreditó un total de \$155.095.000.000, permitiendo atender el programa de renovación de parque automotor de carga, y una adición de \$1.950.000.000 para gastos de funcionamiento; Posteriormente en el decreto 2412 de 2019 se dio una reducción al presupuesto de gastos del ministerio por valor de \$1.699.210.167 lo que arrojo una apropiación de \$227.564.789.833 para inversión y \$69.140.733.748 para recursos de funcionamiento.

La anterior apropiación presupuestal se distribuyó para el viceministerio de transporte apropiación de \$ 195.774 millones, de los cuales se comprometieron \$ 193.754 millones y se obligaron \$ 154.119 millones, correspondientes al 99% y

<p>79%, respectivamente; para el viceministerio de infraestructura apropiación de \$ 19.165 millones, de los cuales se comprometieron \$ 19.068 millones y se obligaron \$ 18.819 millones, es decir, 99% y 98%. Para el despacho de la ministra se contó con una apropiación de \$ 10.674 de los cuales comprometió un 99% equivalente a \$ 10.516 millones y logró una obligación de \$ 9.792, que corresponde al 92% de los recursos; \$1.251 millones para la oficina de regulación económica con un 97% de ejecución en compromisos y obligaciones; para la oficina asesora de planeación hubo apropiación de \$450 millones, de los cuales se comprometieron \$ 429 millones que representan el 95% y se obligó el 88% que corresponde a \$394 millones; y finalmente \$250 millones para la secretaria general de los cuales se comprometieron y obligaron \$210 millones que representan un 84%.</p> <p>Discriminando a groso modo la inversión de las apropiaciones por concepto de obligaciones, tenemos que el Ministerio de Transporte conto con apropiación de \$296.706 millones y obligaciones de \$251.678 millones, en lo relacionado con gastos de funcionamiento con apropiación de \$69.141 millones y obligaciones \$67.135 millones, para gastos de personal con apropiación de \$38.539 millones y \$38.467 millones, por gastos por adquisición de bienes y servicios con apropiación de \$23.318 millones y obligaciones de \$21.877 millones, en lo referente a gastos por transferencias corrientes de \$6.785 millones y obligaciones de \$6.314 millones, para gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora con apropiación de \$498 millones y obligaciones de \$478 millones.</p> <p>OBSERVACIONES</p> <p>PARA LA VIGENCIA 2018</p> <p>Se califica como ineficiente los controles internos del presupuesto para la vigencia del 2018, por la falta de efectividad y los siguientes hallazgos.</p> <p>Se encontraron que existen recaudos por clasificar por valor de \$7.906,1 millones, cuentas de ingreso que se encuentran en proceso de análisis y depuración, situación que afectó las operaciones interinstitucionales recaudos, así como existen depósitos entregados en garantía de \$5.596,6 millones de partidas por clasificar con destino a la Dirección del Tesoro Nacional (DTN) cuenta operaciones de enlace recaudos DTN, por procesos de embargos judiciales por concepto de demandas en contra de la entidad.</p> <p>Por cuenta de los créditos judiciales, laudos arbitrales y conciliaciones extrajudiciales se presentó subestimación de \$2.057,4 millones, por cuanto el saldo de \$25.592 millones se encontró subestimado, debido a que no se registraron los intereses de mora liquidados y causados por el laudo arbitral de la concesión RUNT.</p> <p>En similar tema de litigios existió incertidumbre de \$287.786,0 millones, por cuanto la entidad no reportó el cálculo de la probabilidad de pérdida para cada uno de los procesos, lo que generó que se desconozca el valor de la provisión, por cuanto no hay claridad sobre los criterios utilizados para el cálculo de la provisión anota. Se presentó sobrestimación en provisión litigios y demandas por \$79.032 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no provisionó el valor correspondientes a la sentencia emitida por el Tribunal Administrativo del Chocó por una Acción de Grupo</p>	<p>por \$53.440 millones y el laudo arbitral con la concesión RUNT por \$25.592 millones, al momento de producirse los fallos condenatorios la entidad no podía disminuir la provisión por lo que debió registrar los \$79.032 millones directamente a la cuenta de gasto 5.3.68 litigios y demandas; registro que debió realizarse en la cuenta Impactos por transición, por lo que ésta última se encuentra subestimada en dicho valor.</p> <p>Se observo en dicho informe que el efectivo y equivalentes al efectivo presentó imposibilidad sobre el valor de \$26.629,9 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no había realizado la depuración definitiva de los saldos pendientes de aclarar en las conciliaciones bancarias de las cuentas denominadas transferencias, gastos de personal inversiones administración RUNT. Depósitos en instituciones financieras - cuenta corriente presentó incertidumbre por \$4.865,8 millones.</p> <p>Llevar un análisis detallado por cuanto a 31 de diciembre de 2018 el Ministerio de Transporte presentó diferencias por conciliar 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.</p> <p>En Similitud existe otra inconsistencia sobre el saldo de las cuentas comprometidas por estas operaciones, de tal forma que los recursos entregados en administración por \$50.606,2 millones; adquisición de bienes y servicios nacionales por \$3.891,8 millones; otras cuentas por pagar por \$1.358,8 millones; depósitos recibidos en garantía por \$1.139,2 millones; otros ingresos financieros por \$2.421,2 millones y otras cuentas por cobrar por \$3.538,6 millones. Beneficios posempleo – pensiones presentó sobrestimación por \$454.004,8 millones, por cuanto el Ministerio de Transporte no había entregado a la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscal (UGPP) los pasivos pensionales provenientes de la liquidación del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (Intra) y del reestructurado Ministerio de Obras Públicas y Transporte.</p> <p>Finalmente una inconsistencia en los rubros de inversiones de administración de liquidez al costo, propiedades, planta y equipo, cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes al efectivo, cuentas por pagar y provisiones, por cuanto del análisis a las notas a los estados financieros preparadas por el Ministerio de Transporte, contrastado con el contenido de la Resolución 484 de 2017 y el Manual de Políticas Contables del Ministerio, se estableció que no proporcionaron los detalles para el entendimiento por parte de los usuarios de la información financiera.</p> <p>PARA LA VIGENCIA 2019</p> <p>El informe da cuenta de un alto nivel de hallazgos en las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República, obteniendo un resultado negativo o adverso, si bien se tomaron las acciones correctivas, esta situación denotó fallas en la realización de los procesos, sin que sea factible determinar si se realizaron investigaciones administrativas y disciplinarias por estos hechos</p> <p>En lo pertinente a los créditos judiciales se encontró subestimada en \$4.052,5 millones, al comparar saldos, según información suministrada por la oficina jurídica</p>
<p>a la comisión de la CGR, lo que arrojó el reporte de los estados financieros en donde se presentaron diferencias.</p> <p>Con respecto al balance quedaron subestimadas por cuanto se tomaron los valores que correspondían con la liquidación elaborada por el Juzgado Tercero Administrativo del Chocó.</p> <p>Se denotan múltiples cuentas pendientes por pagar a pesar de las anteriores recomendaciones y los saldos a favor.</p> <p>Hubo una alta sobreestimación de los créditos judiciales en \$1.832,2 millones, debido a que se registró el reconocimiento de la cuenta por pagar estimada desde el criterio del Ministerio por concepto de contrato de prestación de servicios profesionales 02-0019-0-02 del 23 de febrero de 2003, la cual se encontró en proceso de conciliación, motivo por el cual no debió registrarse como una cuenta por pagar sino como una provisión.</p> <p>Por otro lado, por cuenta de otro crédito judicial se encontró subestimada en \$106,9 millones (valor pretensiones indexado) debido a la existencia de tres procesos calificados como remotos, en los cuales el fallo en segunda instancia fue desfavorable para el Ministerio de Transporte, como dato negativo estos procesos no fueron provisionados.</p> <p>Al momento de efectuar el respectivo cruce de saldos contables de provisiones, litigios y demandas por \$2.409.926,9 millones contra la provisión registrada en el Sistema Único de Gestión e Información Litigiosa del Estado e-KOGUI de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado por \$3.067.172,5 millones, se determinó subestimación en \$657.245,6 millones, por cuanto las partidas contables fueron menores a los valores registrados en e-KOGUI, siendo esta la información oficial.</p> <p>Igualmente se encontró sobrestimada por cuanto se encontraron cuatro procesos que tienen calificado el riesgo como bajo y remoto y otros cuatro como medio, los cuales tiene registrada provisión por \$3.039,7 millones.</p> <p>Además, se pudieron estudiar 68 provisiones por valores superiores a las pretensiones (valor económico indexado) por \$13.728,8 millones y 11 procesos cuyas pretensiones indexadas fue cero, aunado a esto se tenían registrada provisión por \$3.341,6 millones con sobrestimación en la razonabilidad de los estados financieros.</p> <p>En tema de una partida conciliatoria en años anteriores pendientes para el registro de la cuenta depósitos en instituciones financieras por \$2.315 millones de los bancos Davivienda, transferencias y Bancolombia gastos de personal, partidas conciliatorias en la cuenta de bancos pendientes de registro, sin determinar contrapartidas.</p> <p>Se presentaron varias inconsistencias como la de revelar información adicional sobre las transacciones, hechos y operaciones que permitan obtener elementos sobre el tratamiento o movimiento contable de depósitos en instituciones financieras, formularios y especies valoradas, otros activos.</p>	<p>Las notas a los estados financieros no reflejaron la información relevante de la cuenta, dificultando obtener elementos adicionales necesarios para su análisis; así como por cuenta de los recursos a favor de terceros siguió presentando un saldo por \$463,2 millones, con incertidumbre en razón a que estas partidas correspondientes a consignaciones realizadas en las diferentes cuentas bancarias de la Entidad están pendientes de identificar y clasificar. La entidad no ha realizado un adecuado proceso de identificación y reclasificación de las partidas que se encuentran registradas en estas cuentas.</p> <p>En base a otro litigio se presentó incertidumbre en el valor que se dejó de registrar por \$2.409.926,8 millones, pues existían 46 procesos calificados con riesgo alto y 14 procesos cuyo fallo en primera instancia fue desfavorable para el Ministerio de Transporte, los cuales no se encontraron provisionados. El que no se registren las provisiones de los procesos, como en este caso, con riesgo alto y cuyo fallo fue desfavorable en primera instancia que debe provisionarse, generó incertidumbre al no conocerse su valor.</p> <p>Se presentaron diferencias en las cuentas de orden al cruzar el valor de los procesos reportados en el e-KOGUI con calificaciones del riesgo medio y bajo, cuyo monto de pretensiones (valor económico indexado) era de \$35.911.464 millones contra el saldo según contabilidad por \$35.920.041 millones. Así mismo, se estableció que en cuentas de orden acreedoras pasivos contingentes, litigios y mecanismos alternativos de solución de conflictos se encontraron sobrestimadas en \$8.577,1 millones, pues el valor registrado en el e-KOGUI fue menor y es la fuente oficial de la información sobre procesos en contra de las entidades.</p> <p>CONCLUSIONES</p> <p>Para el corte del 31 de diciembre de 2019 en cuanto a las medidas de control implementadas por el Ministerio de Transporte, existen muchos reportes negativos e inconsistencias, mostrando debilidades, que llevaron a la subestimación, sobrestimación e incertidumbre del saldo de la cuenta contable por no reportar o reportar erróneamente en la fecha de reporte que se debió cumplir.</p> <p>De igual forma, no existen indicadores actualizados (NICPS), existen envíos no identificados, inconsistencias encontradas en el sistema eKOGUI, manuales contables y notas de estados financieros, en términos de presupuesto, la calificación se debe a debilidades encontradas en la aplicación de las medidas de control, La debilidad en el plan hizo que la supuesta pérdida patrimonial y la averiguación previa resaltaran en materia contractual.</p> <p>En el pleno de la Cámara de Representantes no se pudo determinar si la propuesta no calculada fue exitosa. Si bien la entidad ministerial respondió, el control interno de la entidad solo puede demostrar que ha tenido un rol protagónico y cumplió con sus funciones de control del Ministerio y sujeto a su supervisión de procedimientos.</p> <p>En los documentos enviados al análisis, el Ministerio de Transporte no contaba con un informe final para el año fiscal 2018 y 2019. A pesar de la recomendación final,</p>

los resultados de la encuesta registrados presentan errores e inconsistencias, obteniendo resultado deficientes o insuficientes por parte de los entes de control.

Después de evaluar y analizar todos los capítulos del informe de gestión 2018-2019 del sector Transporte presentado a nuestra corporación, esta subcomisión mediante los formantes da un dictamen positivo a este informe ya que se consagran en su gran mayoría los planes y programas determinados, así como las observaciones e inconsistencias que pudo observar la Comisión Legal de Cuentas.

Dejando así sentado este informe,

Cordialmente,

De los Honorables Representantes,



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara



MARTHA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara