



MEMORANDO

20211500057673



13-05-2021

Bogotá

PARA: Doctor Juan Felipe Sanabria Saetta, Coordinador Grupo Logística
DE: JEFE OFICINA CONTROL INTERNO
ASUNTO: Informe Auditoría Proceso formulación, evaluación y seguimiento de políticas regulaciones técnicas y económicas - Logística

En cumplimiento al plan de acción de esta Oficina, presento informe de la auditoría realizada por el funcionario Wilson González Tapias al Proceso formulación, evaluación y seguimiento de políticas regulaciones técnicas y económicas - Logística.

Igualmente le comunico que dando cumplimiento al Decreto 338 de 2019, este informe fue puesto en conocimiento de la señora Ministra, como destinatario principal.

Cordialmente,

LUZ STELLA CONDE ROMERO

Anexo: Informe de Auditoría

Elaboró: Marisol Cruz
Revisó: Luz Stella Conde

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
www.mintransporte.gov.co





OFICINA DE CONTROL INTERNO

INFORME DE AUDITORÍA

Marzo de 2021

Dependencia y/o Grupo auditado: Despacho de Ministra - Grupo Logística	Dependencia Jerárquica: Despacho Ministra
Responsable del Proceso: Dr. Juan Felipe Sanabria Saetta – Asesor Despacho Ministra	Auditoría realizada por: Ing. Wilson González Tapias – Profesional Especializado
Motivo de la auditoría: Plan de acción 2021	
Inicio de la auditoría: 01/03/2021	Terminación de la auditoría: 30/03/2021

INTRODUCCIÓN

PORTAL LOGÍSTICO DE COLOMBIA

El Portal Logístico de Colombia se desarrolló como una herramienta de apoyo para la consolidación de la información sectorial de manera que fuera de utilidad para los usuarios de la logística nacional.

Su finalidad es presentar información generada por el Ministerio de Transporte a través del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC, SINC, SICETAC, INSIDE

1. Objetivo de la auditoría

Analizar la confidencialidad, integridad, disponibilidad, política y objetivos de seguridad, Procedimientos y mecanismos de control, evaluación de riesgos, procedimientos documentados entre otros de este sistema e información.

2. Alcance

Analizar la funcionalidad del sistema.

3. Metodología

Análisis a través del sistema la comprobación de la funcionalidad de los diferentes temas relacionados como son: Alianzas Logísticas Regionales, los Corredores Logísticos Estratégicos junto con las Estadísticas del Sector Transporte, noticias del sector en temas de logística de carga del país, así como los productos de consultorías sobre el Sector realizadas por el Ministerio de Transporte y enlaces a las plataformas de información de las entidades adscritas y relacionadas como el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC), el Observatorio Nacional de Logística del DNP y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial entre otros.



4. Resultado de la Auditoria

4.1. Análisis de la Funcionalidad del sistema y Caracterización del corredor logístico

Se pudo analizar que existe una integración a nivel de sistemas de la Entidad, así como la coordinación intersectorial gracias a su interoperabilidad, lo cual redundo en una mayor oportunidad y valor en los datos.

Tomando como insumo principal la información que recopila el RNDC, y complementándola con datos compartidos por entidades como la ANSV, se construyeron cinco tableros de control para los corredores de Bogotá - Costa Caribe, Bogotá - Buenaventura, Bogotá - Bucaramanga, Medellín - Costa Caribe y Bogotá - Villavicencio.

Observando en los tableros de control que se presentan indicadores de flujo de mercancía, utilización de flota vehicular, emisiones, costos e incidentes en los corredores seleccionados. Esta herramienta está disponible para consulta pública en el Portal Logístico de Colombia y se actualiza de manera mensual.

Actualmente se cuenta en la herramienta con:

Publicación de tablero de control para corredores:

Bogotá – Buenaventura
Bogotá – Costa Caribe
Bogotá - Cúcuta
Medellín - Costa Caribe
Bogotá - Villavicencio

En las estadísticas del Portal, se ha dispuesto de información actualizada e histórica de carga movilizada por carretera distribuida por carga general y carga líquida la cual se encuentra disponible desde 2016 hasta febrero de 2020, y permite de manera flexible y actualizada analizar periodos de tiempo y tipos de mercancías de acuerdo con los requerimientos de los clientes que visitan dicha consulta.

Este reporte permite llegar a un nivel de detalle, que además incluye los viajes realizados para cada uno de los segmentos previamente identificados, así como datos relacionados con la flota de vehículos que prestan el servicio público de transporte entre otras variables.

- Publicación tableros de disponibilidad de la infraestructura, la cual presenta información de los proyectos de infraestructura del corredor tomando como fuente de información el portal GPI:
 - Bogotá - Buenaventura
 - Bogotá - Costa Caribe



- Divulgación de los tableros de control:
 - Gremios de transportadores (Grupo Logística), 4to Encuentro de Empresarios de Transporte de carga (Ministra de Transporte).
 - Generadores de carga ANDI (Grupo Logística)
- Integración a través de enlaces que muestran información actualizada sobre datos y reportes de entidades del sector: ANSV, INVÍAS y ANI y sobre los cuales se construyen visores como por ejemplo incidentes reportados por el #767 por las autoridades en carretera a través del INVÍAS, así como datos de accidentalidad reportado por la ANSV y del modo Férreo la infraestructura en operación a cargo de la ANI.

De acuerdo con lo anterior, la Oficina de Control Interno realizó verificación de la información del Portal Logístico de Colombia del cual analizó los siguientes aspectos relevantes en el mismo:

4.1.2 De acuerdo con el artículo segundo de la Resolución 164 del 5 de febrero de 2015 - Caracterización del corredor logístico. El Ministerio de Transporte ya cuenta con estas caracterizaciones de importancia estratégica de que trata en su artículo 1º y en él ha tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- a. Municipios con jurisdicción sobre el corredor y los objetivos estratégicos del mismo
- b. Los tramos urbanos, suburbanos e interurbanos de las vías nacionales, departamentales y municipales
- c. Las inversiones en infraestructura, servicios logísticos, medidas o reglamentaciones actuales y futuras que recaen sobre los corredores
- d. La información base o inicial de cada uno de los corredores y los indicadores que se fijen, a partir de dicha información los cuales deberán ser actualizados periódicamente.

Se verificó el enlace donde se pudo encontrar el tablero de control actualizado a diciembre de 2020. Allí se encuentran los indicadores de desempeño logístico para cada uno de los corredores de importancia estratégica definidos.

Con el tablero es posible consultar la información relativa al flujo de mercancía, capacidad, viajes vacíos y otros indicadores relevantes para el análisis de las dinámicas logísticas tanto a nivel nacional, como regional y por corredor.

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Carga-Modo-Terrestre/Tablero-de-control-2020/Tablero-de-control-2020-v20>

(información verificada en la página del Ministerio por la Oficina de Control Interno y cumple con lo esperado)

4.1.3 Mantiene a disposición de toda persona la información completa y actualizada en el sitio de atención y en página electrónico y suministra a través de medios tanto impresos y electrónicos que disponga:

<https://plc.mintransporte.gov.co/>

En el encabezado y el pie de página del Portal Logístico de Colombia el Grupo de Logística ha puesto a disposición del público en general el acceso a plataformas como el RNDC, el SICETAC,

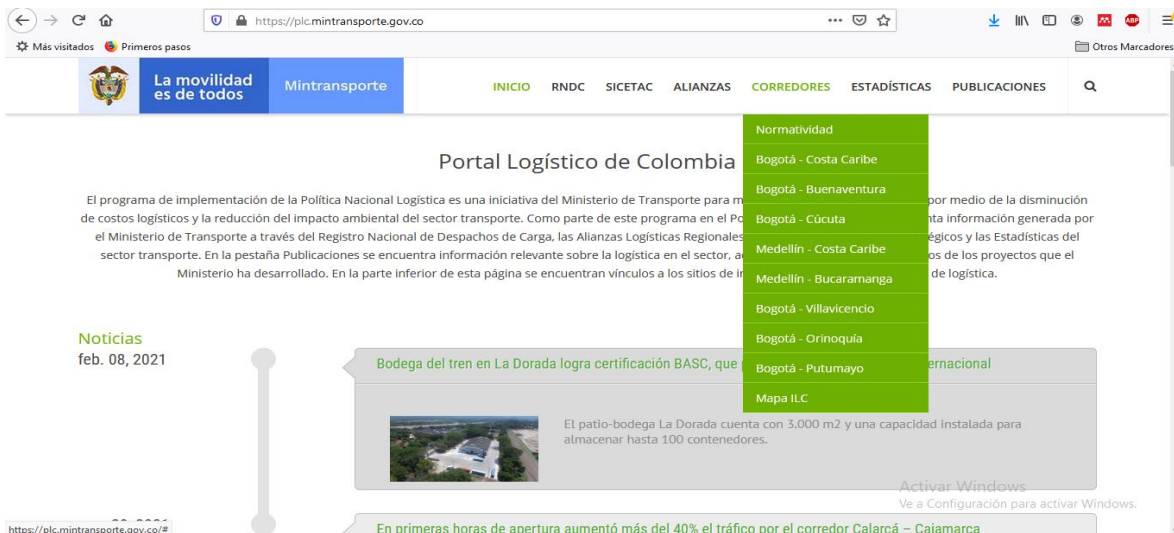
el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, los mapas de carreteras del INVÍAS y el seguimiento a proyectos de infraestructura de la ANI, entre otros.



The screenshot shows the top navigation bar of the Mintransporte website. It includes the logo and slogan 'La movilidad es de todos' on the left, and a series of menu items: INICIO, RND, SICETAC, ALIANZAS, CORREDORES, ESTADÍSTICAS, and PUBLICACIONES. Below the navigation bar, there are three columns of links under the heading 'Sitios de Interés'. The first column lists links like 'SINC - Mintransporte', 'Observatorio Nacional Seguridad Vial - ANSV', 'CEMAT - SuperTransporte', 'Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT', 'Seguimiento a proyectos de infraestructura - ANI', 'Mapa de Carreteras - Invias', and 'Gestión de Proyectos de Infraestructura - Mintransporte'. The second column lists 'Observatorio Nacional de Logística - DNP', 'Observatorio Aeronáutica Civil - Aeronáutica Civil', 'Dirección General Marítima - DIMAR', 'Dirección de Tránsito y Transporte - Mintransporte', 'Estadísticas sector transporte - DANE', and 'Incidentes Invias - 767'. The third column is titled 'Secretarías de Movilidad' and lists 'Secretaría Movilidad Bogotá', 'Secretaría Movilidad Medellín', 'Secretaría Movilidad Cali', and 'Secretaría Movilidad Barranquilla'.

(información verificada en la página del Ministerio por la Oficina de Control Interno y cumple con lo esperado)

4.1.4 Mantiene la información del artículo primero de la Resolución 164 de 2015 en el Portal Logístico de Colombia.



The screenshot shows the 'Portal Logístico de Colombia' website. The navigation bar is similar to the previous one, but the 'CORREDORES' menu item is highlighted. Below the navigation bar, there is a section titled 'Portal Logístico de Colombia' with a brief description of the program. To the left, there is a 'Noticias' section with a date 'feb. 08, 2021'. In the center, there is a large image of a train station with the caption 'Bodega del tren en La Dorada logra certificación BASC, que'. Below this, there is a smaller image of a warehouse with the caption 'El patio-bodega La Dorada cuenta con 3.000 m2 y una capacidad instalada para almacenar hasta 100 contenedores.' To the right of the main content, there is a vertical menu with the following items: 'Normatividad', 'Bogotá - Costa Caribe', 'Bogotá - Buenaventura', 'Bogotá - Cúcuta', 'Medellín - Costa Caribe', 'Medellín - Bucaramanga', 'Bogotá - Villavicencio', 'Bogotá - Orinoquía', 'Bogotá - Putumayo', and 'Mapa ILC'. At the bottom of the page, there is a banner with the text 'En primeras horas de apertura aumentó más del 40% el tráfico por el corredor Calarcá - Caiamarca'.

Tanto en la sección de CORREDORES, como en la sección de ESTADÍSTICAS del Portal Logístico de Colombia, se encuentra la información de los corredores de importancia estratégica definidos en la resolución 164 de 2015.

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Carga-Modo-Terrestre/Tablero-de-control-2020/Tablero-de-control-2020-v20>



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Informe Auditoría Proceso formulación, evaluación y seguimiento de políticas regulaciones técnicas y económicas - Logística

La movilidad es de todos Mintransporte

M W D Mes

2020 Q1 ene feb mar Q2 abr may jun Q3 jul ago sep Q4 oct nov dic

CONFIGURACIÓN Todas

MUNICIPIO ORIGEN Todas

DEPARTAMENTO ORIGEN Todas

REGIÓN LOGÍSTICA DE ORIGEN Todas

BOGOTÁ-BUENAVENTURA

BOGOTÁ-COSTA CARIBE

BOGOTÁ-CÚCUTA

BOGOTÁ-PUTUMAYO

BOGOTÁ-VILLAVICENCIO

BUCARAMANGA-MEDELLÍN

MEDELLÍN-COSTA CARIBE

ORINOQUÍA

La información de activos logísticos se presenta de manera georreferenciada en el siguiente enlace:

<https://plc.mintransporte.gov.co/Corredores/Mapa-ILC>

El detalle de vías, corredores férreos, puertos y aeropuertos se encuentra también en el Portal en el enlace dedicado al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras.

<https://plc.mintransporte.gov.co/Corredores/Mapa-ILC>

(información verificada en la página del Ministerio por la Oficina de Control Interno y cumple con lo esperado)

5. Resultados Crédito 3130 (2014 – 2020):

La Oficina de control Interno analizó la información relacionada con la ejecución presupuestal del Crédito PRÉSTAMO BID 3130/OCC-CO, para lo cual se presenta Informe de ejecución del crédito (ejecutado, obligado y pagado).

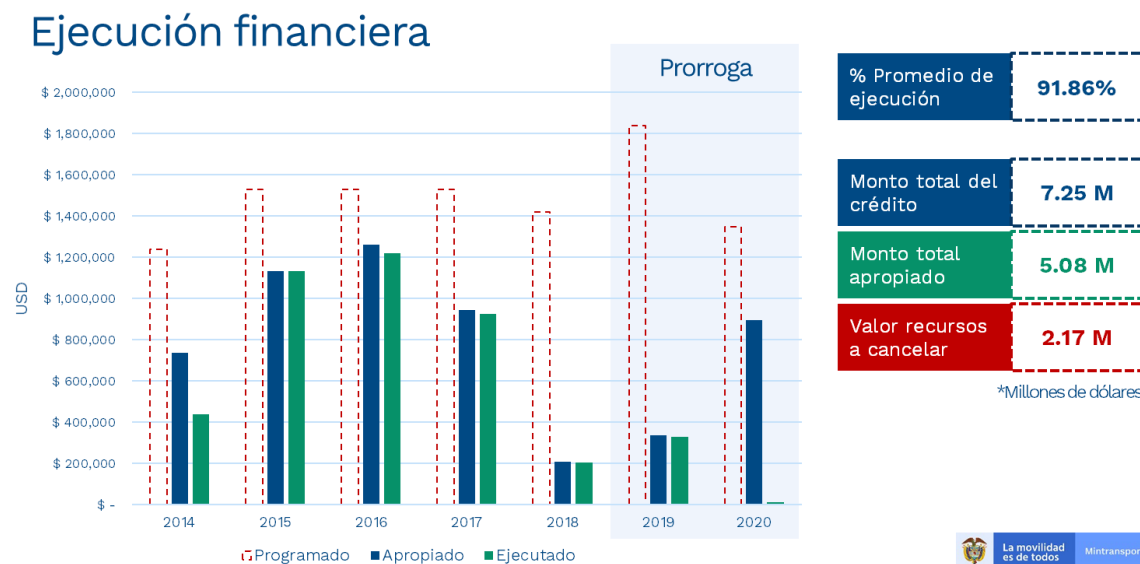
PROGRAMA “APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA
PRÉSTAMO BID 3130/OCC-CO
Ejecución presupuestal 2014-2020

AÑO FISCAL	APR. VIGENTE	CDP	COMPROMISO	OBLIGACION	PAGOS	% DE EJECUCIÓN
2020	3,000,000,000.00	2,745,652,847.00	2,668,016,246.41	2,668,016,246.41	2,668,016,246.41	88.9%
2019	976,264,000.00	975,920,511.00	954,306,362.00	954,306,362.00	915,372,287.00	97.8%
2018	957,442,333.00	957,442,333.00	949,449,850.00	865,296,018.00	865,296,018.00	99.17%
2017	3,000,000,000.00	2,965,441,057.00	2,943,180,950.00	2,751,404,087.00	2,537,360,967.00	98.1%
2016	3,560,004,160.00	3,539,142,038.00	3,451,901,134.00	3,106,464,712.00	2,580,529,200.00	97.0%
2015	3,088,000,000.00	3,088,000,000.00	3,085,488,484.00	3,043,084,940.00	2,794,910,520.02	99.9%
2014	1,800,000,000.00	1,787,438,240.00	1,066,894,622.00	1,061,894,622.00	459,204,736.00	59.3%



Ejecución financiera del crédito

Debido a la reducida apropiación presupuestal del Ministerio de Transporte para 2018 y 2019, fue necesario cancelar una parte de los recursos disponibles desde el crédito suscrito con el BID, como se indica en la siguiente gráfica.



Informe estado de inversiones acumuladas de los subcomponentes de la Política Nacional de Transporte de Carga a 31 de dic de 2020

Concepto	Notas	Presupuesto		Acumulado al 31 de diciembre de 2019	Movimientos Durante el Periodo 2020	Acumulado al 30 de Diciembre de 2020
		Presupuesto Inicial Programa	Presupuesto ajustado BID			
Subcomponente 2.1 - Modernización del transporte automotor de carga.		US\$ 1.088.833,24	US\$ 394.956,16	US\$ 252.956,16	US\$ 79.511,34	US\$ 332.467,50
Subcomponente 2.2 - Servicios de transporte de carga y logística.		1.900.227,29	1.647.589,92	1.533.989,92	167.017,16	1.701.007,08
Subcomponente 2.3 - Sistemas de información para el monitoreo y optimización del transporte de carga.		2.799.856,90	1.333.424,77	963.164,77	307.387,20	1.270.551,97
Subcomponente 2.4 - Fortalecimiento institucional		1.461.082,58	1.700.300,16	1.383.699,71	183.154,78	1.566.854,49
Totales Componente II - Implementación de la Política Nacional de Transporte de Carga.	Notas 9	US\$ 7.250.000,00	US\$ 5.076.271,01	US\$ 4.133.810,56	US\$ 737.070,48	US\$ 4.870.881,04



Cancelación de recursos

Los recursos planificados para la ejecución del programa de implementación de la Política Nacional Logística que inició en 2014 se planificaron teniendo en cuenta las necesidades y problemáticas que se identificaron en el CONPES 3547 de 2008. La escala de los retos y las metas que se definieron para el programa requerían de niveles de apropiación presupuestal que debieron ser aprobados año a año por el Ministerio de Hacienda y crédito Público a solicitud de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte sujetos siempre a los límites del Presupuesto General de la Nación.

Al respecto, es importante aclarar los siguientes aspectos:

El Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte suscribieron con el Banco Interamericano de Desarrollo – BID el Crédito 3130/OC-CO por valor de USD15 millones para el financiamiento del Programa de apoyo a la implementación de la Política Nacional Logística, de los cuales tiene a cargo la ejecución de USD7.25 millones, destinados al Componente 2. Apoyo a la implementación de la Política Nacional de Transporte de Carga, del PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA.

De conformidad con lo establecido en el Contrato de Préstamo BID 3130/OC-CO, suscrito por el Gobierno de Colombia con el Banco Interamericano de Desarrollo – BID.

Valor pactado al Ministerio por USD 7.25 millones que a la fecha presenta el siguiente estado:

DESCRIPCIÓN	VR DOLARES	%
Valor Préstamo parte del Ministerio	7.250.000	
Valor desembolsado	4.063.081,42	56%
Valor por desembolsar	3.186.918,58	44%

Análisis de las Principales Resultados gerencias de corredor

- Conformación de 10 Alianzas Logísticas Regionales para el mejoramiento de la competitividad regional
- Implementación del programa de gerencias de corredor logístico, con profesionales encargados de gestionar los cuellos de botella en el flujo de carga por el territorio nacional
- Implementación de pilotos de cargue y descargue nocturno en cuatro ciudades capitales incentivando el uso de buenas prácticas para las operaciones logísticas



Análisis de los Principales resultados del Portal Logístico de Colombia en los diferentes modos a 31 de dic de 2020

- Consolidación del RNDC como la principal herramienta tecnológica generación de información y apoyo al control y vigilancia del transporte de carga por carretera en el país
- Creación del Portal Logístico de Colombia, con información e indicadores del movimiento de carga en todos los modos

Análisis de los Principales resultados de la política de la libertad vigilada y logística portuaria

- Diseño del sistema INSIDE para el enturnamiento y la eficiencia logística en terminales portuarias. Mediante Resolución 20213040005875 del 15 de febrero de 2021, se reglamentaron las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de la información del sistema de información enturnamiento portuario en el módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC, facilitando así el control y registro de información del sistema de enturnamiento portuario para atención de vehículos automotores de carga terrestre al ingreso y salida de las instalaciones de los puertos o de las terminales portuarias para el cargue y descargue de mercancías o contenedores en el módulo INSIDE.

Es importante indicar que la Oficina de Control Interno en informes anteriores recalcó la importancia de la Resolución para la efectividad del sistema.

- Acompañamiento a la estructuración de dos grandes plataformas logísticas en el centro del país. La plataforma logística del eje cafetero PLEC y la Plataforma Multimodal de La Dorada.
- Desarrollo de nuevas aplicaciones móviles para facilitar el reporte de información, el cumplimiento de la normativa vigente y la gestión de la flota de transporte de carga, eliminando la necesidad de trámites físicos
- Actualización de la Política Nacional Logística, acompañando el diseño del CONPES 3982 de 2020

Tableros de control del sistema de Información RNDC

Con la información recopilada en el RNDC se han diseñado una serie de tableros de control y consulta que pueden ser consultados en el Portal Logístico de Colombia

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Carga-Modo-Terrestre/Carga-Movilizada-Carretera-RNDC>

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Carga-Modo-Terrestre/Comparativo-anual-RNDC>

<https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Carga-Modo-Terrestre/Mapa-de-calor-RNDC>

(información verificada en la página del Ministerio por la Oficina de Control Interno y cumple con lo esperado)



Nuevos proyectos planteados en el área

En el marco del programa de implementación de la Política Nacional Logística, se formula una nueva operación para los años 2021 a 2024, que incluirá los siguientes componentes:

1. Fortalecimiento institucional

El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” definió dentro de la línea estratégica institucional y de gobernanza del Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, las instancias de articulación y coordinación para la implementación de la PNL. Las estrategias incluyen el funcionamiento del Comité de Logística y Comercio Exterior, el fortalecimiento de las gerencias de los corredores logísticos y las alianzas logísticas regionales, el fortalecimiento de las autoridades regionales de transporte, el diseño de una agenda de trabajo para impulsar la adopción del catálogo de cualificaciones del sector de logística y transporte y el fomento de su uso en la oferta formativa, y por último, la formalización de las unidades técnicas de logística del DNP y del Ministerio de Transporte mediante su incorporación a sus respectivas estructuras institucionales y misionales. Lo anterior está consignado en la línea estratégica institucional de la nueva PNL (CONPES 3982 de 2020), la cual en esta materia propone que estos equipos sean responsables por las siguientes actividades:

- Implementación de una gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficiente
- Promoción del transporte multimodal como vehículo para la reducción de los costos logísticos
- Desarrollo de Infraestructura Logística Especializada – ILE para facilitar la generación de valor agregado a las cadenas productivas regionales
- Consolidación de la facilitación del comercio internacional
- Fortalecimiento de las herramientas de producción y análisis de información
- Fortalecimiento de la planeación de infraestructura logística integral
- Actualización y seguimiento a los instrumentos reglamentarios del parque automotor de carga

2. Reactivación del transporte intermodal en el país (férreo y fluvial)

Se propone incentivar la intermodalidad en el transporte es una de las estrategias que nivel Nación tienen el potencial para mejorar la competitividad, a través del aprovechamiento de las capacidades de los modos férreo y fluvial se pueden encontrar reducciones de hasta el 25% en los costos logísticos. Sin embargo, a pesar de las evidentes ventajas de esta solución, en Colombia no se han superado los obstáculos para la reactivación de estos dos modos complementarios al transporte por carretera. La necesidad de realizar operaciones de transbordo, así como la dependencia de una primera/última milla que hace uso del modo carretero ha debilitado el atractivo comercial de los modos férreo y fluvial.



Con esto, se busca apoyar el cumplimiento de las metas definidas en el CONPES 3982, aumentando la participación en la movilización de carga por modos férreo y fluvial hasta alcanzar un 26.1% en 2022 y un 28% en 2030.

3. Fomentar el desarrollo de infraestructura logística especializada en el país

En el Conpes 3547 de 2008 “Política Nacional Logística” se propuso dentro de sus objetivos específicos, contar con corredores logísticos articulados y llegar a una complementariedad modal que estimulara una mayor oferta de transporte, permitiendo un aumento del flujo de bienes y servicios, y produjera una reducción en los costos de distribución física de los productos.

El desarrollo de la intermodalidad y multimodalidad de la infraestructura, representa una necesidad para el fortalecimiento de redes eficientes de transporte, cuya adecuada gestión y articulación facilita la reducción de costos y tiempos, y la sostenibilidad del sistema logístico nacional, por lo que el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Infraestructura, han venido financiando proyectos de estructuración de plataformas logísticas en los ámbitos logísticos que fueron definidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal. Dos de estos proyectos, corresponden a las **Plataformas Logísticas del Eje Cafetero y la Dorada, en los departamentos de Risaralda y Caldas respectivamente.**

Estos dos proyectos, financiados por el Ministerio de Transporte y ejecutados por las gobernaciones de cada departamento son los primeros proyectos de infraestructura logística especializada enfocada hacia la intermodalidad que han sido estructurados en el país.

Se busca que el Ministerio de Transporte, adelante acciones para garantizar la articulación interinstitucional necesaria para la implementación de las iniciativas de infraestructura logística especializada, además de la definición del marco normativo necesario para la incentivar la eficiencia en su operación y hacer las veces de garante técnico para continuar mejorando los indicadores de nivel de servicio en el sistema logístico nacional.

4. Modernización del relacionamiento económico entre los actores del sistema de transporte de carga a través de la implementación de tic

En la última década, el Gobierno Nacional, en el marco de la política de libertad vigilada, ha permitido la libertad en la definición de tarifas para el transporte terrestre, estableciendo como única limitación la prohibición de pagar fletes por debajo de los costos eficientes.

Así mismo, para apoyar la implementación efectiva de la Política de libertad tarifaria, se ha creado el sistema de referencia para los costos eficientes del transporte por carretera SICETAC, en el que conjuntamente con los gremios de transportadores y generadores de carga, el Ministerio de Transporte publica un valor de referencia para el transporte en cerca de 1.200 rutas a nivel nacional.



Esta herramienta existe gracias al trabajo realizado por el Ministerio de Transporte en el que se definió una estructura de costos clara y concertada con los actores del transporte por carretera. Sin embargo, este ejercicio no se ha realizado para los modos férreo y fluvial y la carencia de una estructura de costos clara para estos dos modos dificulta la formulación de estrategias para hacer de estos modos una alternativa atractiva para el transporte en el país.

Las herramientas de información y comunicación actualmente disponibles, como los teléfonos inteligentes y las redes de datos móviles, tienen un amplio potencial de aplicación al sector logístico, facilitando el seguimiento no solo a la carga y los vehículos, sino también a las transacciones económicas relacionadas al transporte de carga y pasajeros. Este control y seguimiento, se ha venido realizando por parte del Ministerio de Transporte a través del sistema RNDC.

El Registro Nacional de Despacho de Carga RNDC, es la herramienta a través de la cual se registran todas las operaciones de transporte público de carga por carretera en el país y actualmente es el principal insumo para análisis de información sectorial. Buscando aprovechar las potencialidades del sistema, el Ministerio de Transporte propone dirigir acciones para su fortalecimiento y la inclusión de nuevas tecnologías para la validación de información, el monitoreo de las relaciones económicas entre generadores, transportadores y receptores de carga y la promoción de la participación de los transportadores en la definición de acuerdos operacionales y condiciones de pago, vinculando a este proceso a entidades como la Superintendencia de Transporte, la DIAN y la UGPP.

Dentro de los proyectos que se enmarcan en este programa, se encuentran la inclusión de información de geo posicionamiento a través de dispositivos GPS, lo que permitirá realizar análisis de tiempos logísticos y medir indicadores más precisos acerca del nivel de servicio de los corredores estratégicos en el país, además haciendo uso de la tecnología móvil, puede maximizarse la participación tanto del conductor como del propietario del vehículo de carga, creando un sistema de calificaciones de calidad en el cual se incentive el cumplimiento de los pagos, la eficiencia en la operación de transporte y se incentive la legalidad y la formalidad en el sector.

Analizada la información, indicamos que la auditoría anterior queda cerrada en un 100%, sin embargo, para este año 2021 se continúa monitoreando la ejecución de los proyectos definidas en el CONPES 3982.

En conclusión y de acuerdo con la revisión de informes anteriores y seguimiento y análisis del sistema en comento, la Oficina de Control Interno considera que la gestión del área fue buena.

En cuanto a la ejecución del Crédito se observa que el Grupo de Logística planeó la inversión de los recursos del préstamo BID 3130/OC-CO, sin embargo a lo largo de la vigencia del préstamo, el Ministerio de Transporte se vio abocado a hacer ajustes a la planeación debido a los bajos recursos presupuestales aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, situación que impidió la utilización de la totalidad de los recursos de crédito aprobados por el BID, especialmente durante 2018 y 2019, donde el presupuesto aprobado para el proyecto fue de \$1.000 millones de pesos colombianos, aproximadamente US\$300.000 para cada año.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Informe Auditoría Proceso formulación, evaluación y seguimiento de políticas regulaciones técnicas y económicas - Logística

Se indica que los intereses de la deuda se causan sobre los recursos que se desembolsan a la cuenta especial del Banco de la República y para el caso del préstamo BID 3130 las solicitudes de desembolso se realizaron con base en la proyección de los pagos derivados de la contratación, lo que permitió pedir los recursos necesarios, minimizando así el exceso de recursos en cuenta especial del Banco de la República, evitando el cobro de intereses. El saldo final sin ejecutar por US\$88.305, se originó principalmente por la fluctuación del dólar y por la no ejecución del contrato del operador logístico, ante la imposibilidad de viajar por el tema de la pandemia COVID -19 situación que debe ser tomada en cuenta en el nuevo crédito BID.

Cordialmente,

WILSON GONZÁEZ TAPIAS
Profesional Especializado
Oficina de Control Interno