



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR,
MODALIDAD: ESTUDIO DE CASO

TEMA:

“ANÁLISIS DE CONTROL INTERNO DE LA CUENTA ACTIVOS FIJOS
EN EL GAD DE ANTONIO ANTE DEL AÑO 2023”

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: Licenciada en Contabilidad y Auditoría

Línea de investigación: Gestión, producción, productividad, innovación y desarrollo socio económico

AUTOR (A): Latacumba Latacumba Elva Marina

DIRECTOR (A): Msc. Sandra Mercedes Guevara López

Ibarra, noviembre 2024



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

La Universidad Técnica del Norte dentro del proyecto Repositorio Digital Institucional, determinó la necesidad de disponer de textos completos en formato digital con la finalidad de apoyar los procesos de investigación, docencia y extensión de la Universidad.

Por medio del presente documento dejo sentada mi voluntad de participar en este proyecto, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	100466411-4		
APELLIDOS Y NOMBRES:	Latacumba Latacumba Elva Marina		
DIRECCIÓN:	Calle Panamericana Antigua; Atuntaqui; Andrade Marín		
EMAIL:	emlatacumbal@utn.edu.ec / elvalatacumba1998@gmail.com		
TELÉFONO FIJO:		TELF. MOVIL	0981823165

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	Análisis de Control Interno de la Cuenta Activos Fijos en el GAD de Antonio Ante del año 2023
AUTOR (ES):	Latacumba Latacumba Elva Marina
FECHA: AAAAMMDD	2024/11/25
SOLO PARA TRABAJOS DE TITULACIÓN	
CARRERA/PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> GRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO
TITULO POR EL QUE OPTA:	Licenciatura en Contabilidad y Auditoría CPA
DIRECTOR:	Msc. Sandra Mercedes Guevara López
ASESOR:	Msc. Edwing Rolando Soria Flores

AUTORIZACIÓN DE USO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD

Yo, Latacumba Latacumba Elva Marina, con cédula de identidad Nro. 100466411-4, en calidad de autor (es) y titular (es) de los derechos patrimoniales de la obra o trabajo de integración curricular descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en formato digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y uso del archivo digital en la Biblioteca de la Universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión; en concordancia con la Ley de Educación Superior Artículo 144.

Ibarra, a los 25 días del mes de noviembre de 2024

EL AUTOR:

Firma..... 

Nombre: Latacumba Latacumba Elva Marina

CONSTANCIAS

El autor (es) manifiesta (n) que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es (son) el (los) titular (es) de los derechos patrimoniales, por lo que asume (n) la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá (n) en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 25 días, del mes de noviembre de 2024

EL AUTOR:

Firma.....
Nombre: Latacumba Latacumba Elva Marina

CERTIFICACIÓN DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTERGRACIÓN CURRICULAR

Ibarra, 20 de noviembre de 2024

Msc. Sandra Mercedes Guevara López

DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final del trabajo de Integración Curricular, el mismo que se ajusta a las normas vigentes de la Universidad Técnica del Norte; en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

A handwritten signature in black ink, reading "Sandra Mercedes Guevara López", enclosed within a large, loopy oval scribble.

Msc. Sandra Mercedes Guevara López
C.C.:1002541389

APROBACIÓN DEL COMITÉ CALIFICADOR

El Comité Calificado del trabajo de Integración Curricular "Análisis de Control Interno de la Cuenta Activos Fijos en el GAD de Antonio Ante del año 2023" elaborado por Latacumba Latacumba Elva Marina, previo a la obtención del título del Licenciatura en Contabilidad y Auditoría CPA, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Universidad Técnica del Norte:



(f).....
Msc. Sandra Mercedes Guevara López
C.C.: 100254138-9



(f).....
Msc. Edwing-Rolando Soria
C.C.: 170984755-0

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a Dios y a la Virgencita del Quinche, quienes me han brindado salud y vida, y han guiado mis pasos por el camino correcto para cumplir con este proyecto de mi carrera profesional.

A mi amado hijo, Elián Aules, tu llegada a mi vida ha sido, sin duda, mi mayor bendición y la fuente más profunda de inspiración. Desde el momento en que llegaste, mi mundo cambió por completo. Tu amor incondicional, tu ternura y tu sonrisa iluminan mis días y me dan fuerzas para seguir adelante. Eres el motor que me impulsa a perseverar en este camino, y cada paso que doy está lleno de amor y gratitud por ti.

A mis queridos padres, Luis Latacumba y Juana Latacumba, con profunda gratitud y cariño dedico este trabajo a ustedes. Han sido mis pilares fundamentales, guiándome con valores, brindándome un amor verdadero y un apoyo constante a lo largo de este significativo camino. Gracias por ser ejemplos de dedicación y por haberme enseñado a no rendirme, a perseverar y a confiar en mis capacidades. Este logro no solo es un reflejo de mi esfuerzo, sino también del amor, sabiduría y guía que siempre han compartido conmigo.

A mi querido novio, Javier Aules, por haberme acompañado desde el inicio de mi carrera, siendo un pilar de apoyo y fuerza constante en cada momento. Tu amor infinito, tus palabras de aliento y tu apoyo constante han sido pilares fundamentales en este recorrido académico. Gracias por estar a mi lado en cada paso de este camino, por tu paciencia y comprensión, por entender mis desafíos y alegrías, y por motivarme para seguir adelante y alcanzar este mi gran sueño.

Elva Latacumba

AGRADECIMIENTO

En esta oportunidad, deseo expresar mi profundo agradecimiento a la Universidad Técnica del Norte a mis estimados docentes por su sabiduría, orientación y enseñanzas que han enriquecido mi aprendizaje a lo largo de este recorrido académico.

A mis padres, quienes me han brindado su amor incondicional y han estado a mi lado desde el inicio de mis estudios, les agradezco profundamente por ser un gran ejemplo para seguir, y por su inquebrantable apoyo que hizo posible mi formación académica.

A mis hermanos, hermanas y familia por siempre darme una voz de aliento, gracias por estar siempre a mi lado, por escucharme, por celebrar mis pequeños logros y por alentarme en los momentos difíciles. Su amor y apoyo han sido esenciales para mi desarrollo académico y personal.

A mi directora y asesor de tesis, quiero agradecerles por guiarme a lo largo de este arduo proceso de investigación y por su invaluable contribución al logro de mi objetivo académico. Sus conocimientos, paciencia y perspectivas han sido fundamentales para el desarrollo y culminación de este trabajo.

Al GAD Municipal de Antonio Ante por su valiosa colaboración y por brindarme la información necesaria y oportuna para la elaboración de este trabajo.

Elva Latacumba

RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio se enfoca en analizar el control interno de la gestión de activos fijos, específicamente los vehículos, en el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Antonio Ante durante el año 2023. La investigación se fundamenta en documentos emitidos por la institución, revisión documental y normativa vigente. Se utiliza un enfoque cualitativo con métodos inductivos y analíticos para identificar el manejo de los vehículos. Para alcanzar los objetivos planteados, se aplicaron técnicas como el cuestionario de control interno basado en COSO I, entrevistas y herramientas de medición como la matriz de riesgos y el mapa de calor. Los resultados obtenidos revelaron diversas deficiencias, tales como la falta de normativa interna, ausencia de documentación de auditorías, problemas en la codificación de placas, carencia de medición de kilometraje, falta de herramientas para la gestión de riesgos, y la ausencia de políticas claras para mantenimiento preventivo y correctivo, así como para la renovación de seguros y licencias de los vehículos. Basado en estos hallazgos, se han elaborado conclusiones y recomendaciones dirigidas a mejorar el control interno. Estas sugerencias buscan facilitar la implementación efectiva de normativas vigentes para asegurar una gestión adecuada de los vehículos en el GAD del cantón Antonio Ante. Se contó con la colaboración del asistente de bienes y el asistente de vehículos durante todo el proceso de investigación.

Palabras clave:

Activos fijos, control interno, COSO I, matriz de riesgos, mapa de calor, nivel de severidad

ABSTRACT

This study focuses on analyzing the internal control of fixed asset management, specifically vehicles, in the Decentralized Autonomous Government of the Antonio Ante canton during the year 2023. The research is based on documents issued by the institution, documentary review and current regulations. A qualitative approach with inductive and analytical methods is used to identify the handling of vehicles. To achieve the objectives set, techniques such as the internal control questionnaire based on COSO I, interviews and measurement tools such as the risk matrix and the heat map were applied. The results obtained revealed various deficiencies, such as the lack of internal regulations, absence of audit documentation, problems in the coding of license plates, lack of mileage measurement, lack of tools for risk management, and the absence of clear policies for preventive and corrective maintenance, as well as for the renewal of insurance and vehicle licenses. Based on these findings, conclusions and recommendations have been drawn up aimed at improving internal control. These suggestions seek to facilitate the effective implementation of current regulations to ensure proper management of vehicles in the GAD of the Antonio Ante canton. The asset assistant and the vehicle assistant collaborated throughout the investigation process.

Keywords:

Fixed assets, internal control, COSO I, risk matrix, heat map, severity

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	17
Planteamiento del problema	18
Formulación del problema.....	21
Justificación	21
Objetivo general	23
Objetivos específicos.....	23
Capítulo 1: Marco Teórico.....	24
Marco Referencial	24
Términos generales.....	25
Contabilidad gubernamental.....	25
Estados financieros	25
Control interno.....	26
Objetivos del control interno	26
Tipos de control interno.....	27
Términos específicos	28
Activos fijos.....	28
Clasificación de los activos fijos	28
Activos fijos tangibles	28
Activos intangibles	29
Control interno de activos fijos	29
Depreciación.....	30
Depreciación de activos fijos.....	30
Codificación de activos	31
Custodio.....	31
Baja de activos fijos.....	31
Bienes inservibles u obsoletos.....	32
Unidad administrativa	32
Unidad financiera	33
Guardalmacén de bienes y/o inventarios.....	33

	12
Términos técnicos.....	34
COSO I.....	34
Beneficios del COSO	36
Matriz de riesgos	36
Mapa de calor	36
Nivel de severidad	37
Plan de contingencia- acción para mitigar.....	37
Tipos de riesgos	38
Tipos de investigación	38
Métodos de investigación	40
Entrevista.....	41
Cuestionario.....	41
Capítulo 2: Materiales y Métodos	42
Marco metodológico.....	42
Tipos de investigación	42
Investigación cualitativa	42
Alcance de la investigación	42
Métodos de investigación	43
Método inductivo.....	43
Método analítico	43
Cuestionario.....	43
Entrevista	44
Preguntas de investigación y/o hipótesis.....	44
Participantes	47
Procedimiento y análisis de datos.....	47
Matriz de riesgos	47
Mapa de calor	47
Nivel de severidad	47
Capítulo 3: Resultados y discusión.....	49
Dirección administrativa y financiera.....	49
Misión.....	49

Competencias	50
Relaciones y comunicaciones (interfaz):	51
Análisis de datos	57
Análisis de las entrevistas	58
Preguntas de la entrevista	58
Análisis del cuestionario de control interno al Asistente de vehículos.....	61
Evaluación del control interno: COSO I.....	65
Resultados del COSO I y sus componentes	66
Cuestionario de Vehículos	66
Acciones de mejora	97
Diagnóstico.....	97
Conclusiones.....	103
Recomendaciones	105
Referencias bibliográficas	107
ANEXOS	115

INDICE DE TABLA

Tabla 1. Componentes de Control Interno.....	34
Tabla 2. Nivel de Severidad.....	37
Tabla 3. Matriz de Operacionalización de Variables	45
Tabla 4. Información de Vehículos	53
Tabla 5. Obtención de Información	57
Tabla 6. Datos del cumplimiento de vehículos.....	63
Tabla 7. Hallazgos de Vehículos.....	64
Tabla 8. Criterios de Calificación.....	65
Tabla 9. Preguntas de Ambiente de Control	66
Tabla 10. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 1.....	67
Tabla 11. Preguntas de Evaluación del Riesgo.....	68
Tabla 12. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 2.....	69
Tabla 13. Preguntas de Actividades de Control.....	70
Tabla 14. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 3.....	71
Tabla 15. Preguntas de Información y Comunicación.....	73
Tabla 16. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 4.....	74
Tabla 17. Preguntas de Monitoreo.....	75
Tabla 18. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 5.....	75
Tabla 19. Identificación Preliminar del Riesgo	78
Tabla 20. Calificación del Riesgo.....	81
Tabla 21. Matriz de Riesgo Inherente.....	82
Tabla 22. Mapa de Calor.....	85
Tabla 23. Nivel de Severidad.....	86
Tabla 24. Matriz de Riesgo Residual.....	87
Tabla 25. Mapa de Calor Riesgo Residual	89
Tabla 26. Nivel de Severidad Riesgo Residual.....	90
Tabla 27. Plan de Contingencia	91
Tabla 28. Análisis de Hallazgos 1.....	97
Tabla 29. Análisis de Hallazgos 2.....	98
Tabla 30. Análisis de Hallazgos 3.....	98

Tabla 31. Análisis de Hallazgos 4.....	99
Tabla 32. Análisis de Hallazgos 5.....	99
Tabla 33. Análisis de Hallazgos 6.....	100
Tabla 34. Análisis de Hallazgos 7.....	100
Tabla 35. Análisis de Hallazgos 8.....	101
Tabla 36. Análisis de Hallazgos 9.....	101
Tabla 37. Análisis de Hallazgos 10.....	102

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Árbol de problemas	20
Figura 2. Tipos de estados financieros.....	26
Figura 3. Hallazgos área de vehículos	62
Figura 4. Hallazgos por placas en la página web de la Agencia Nacional de Tránsito reportados desde el año 2016.....	64
Figura 5. Ambiente de control	67
Figura 6. Evaluación de riesgo	69
Figura 7. Actividades de control.....	72
Figura 8. Información y comunicación.....	74
Figura 9. Monitoreo	76

INTRODUCCIÓN

En los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), los activos fijos, vehículos desempeñan un papel crucial en la ejecución de las actividades planificadas durante un período de tiempo. A través de un sistema eficaz de control interno, estos vehículos no solo facilitan la toma de decisiones, sino que también contribuyen significativamente al logro de los objetivos organizacionales. La adecuada gestión de estos vehículos no solo optimiza los recursos disponibles, sino que también garantiza una operación eficiente y cumplimiento normativo dentro del contexto administrativo y operativo.

Según Badillo (2009) establece que la máxima autoridad de la entidad y las servidoras y servidores responsables del control interno de acuerdo con sus competencias, establecerán políticas y procedimientos para manejar los riesgos en la consecución de los objetivos institucionales, proteger y conservar los activos y establecer los controles de acceso a los sistemas de información.

En la investigación se realizará un estudio al GAD Municipal de Antonio Ante que está ubicado en la provincia de Imbabura en la ciudad de Atuntaqui, con el propósito de analizar y evaluar el control interno de la gestión de vehículos.

Planteamiento del problema

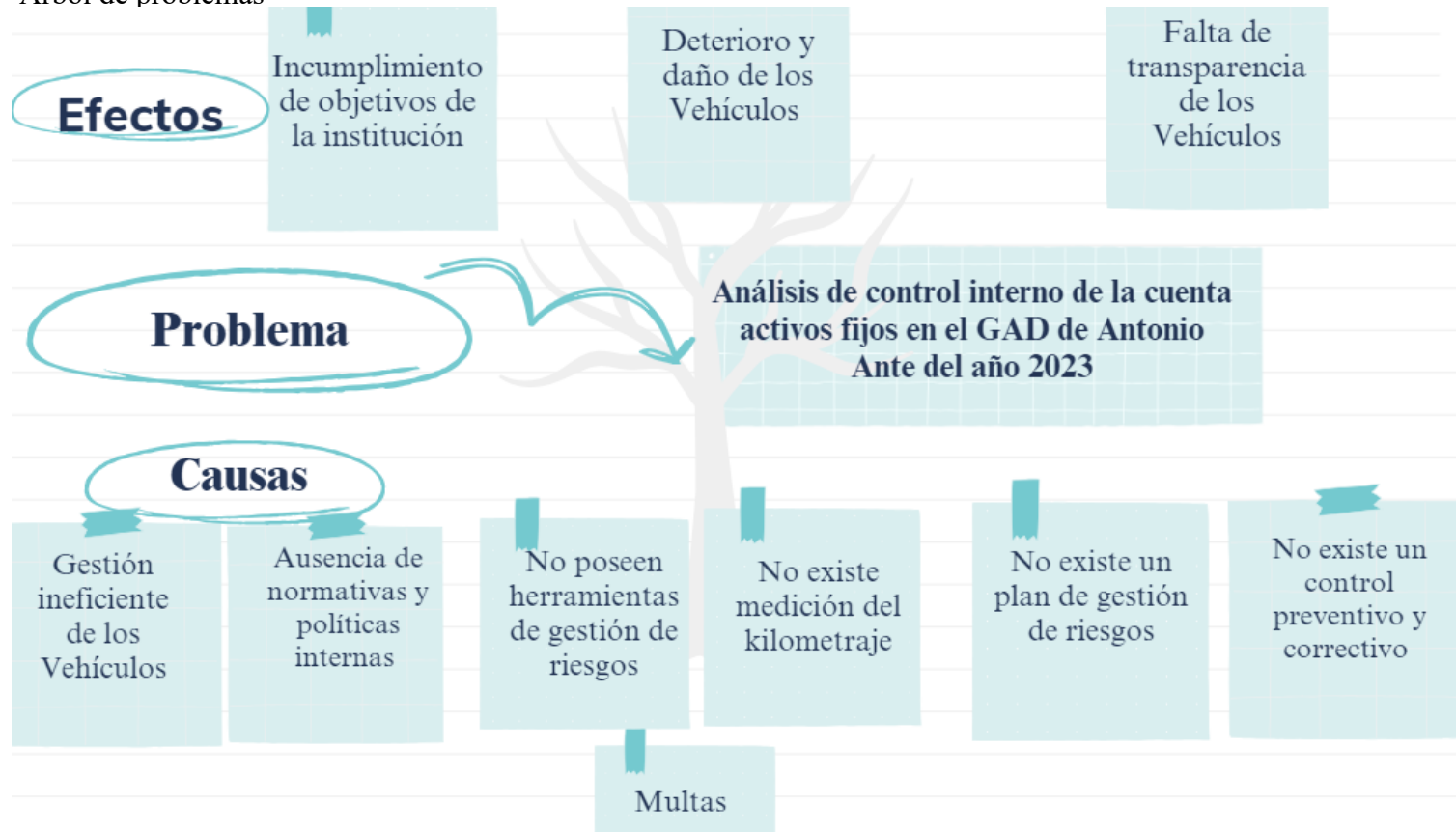
En la actualidad, los activos fijos desempeñan un rol esencial en los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), estos activos abarcan una variedad de elementos duraderos, tales como: mobiliarios, vehículos, maquinarias y equipos, herramientas, equipos, sistemas y paquetes informáticos, bienes artísticos y culturales, libros y colecciones, partes y repuestos, terrenos y edificios, locales y residencias que son indispensables para garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos que el GAD ofrece a la comunidad.

Por tal motivo, se ha llevado a cabo un estudio del Gobierno Autónomo Descentralizado de Antonio Ante, centrado en el análisis de sus activos fijos específicamente sobre los vehículos. Según los datos obtenidos en el año 2023, se ha determinado que los activos fijos representan el 52% del total de activos, equivalente a \$29,796,806.92, por otro lado, se tomará en cuenta a los vehículos que representan el 5.27% equivalente a \$ 1570581,34. Esta cifra, tanto en términos porcentuales como monetarios, es considerable. Por lo tanto, se hace necesario llevar a cabo un análisis del control interno. Dentro de la entidad, se gestionan un total de 1947 activos fijos de los cuales 46 de ellos pertenecen a Vehículos, mismos que deben ser debidamente controlados por el personal correspondiente. Considerando esta cantidad, se identifica que existen 23 conductores como custodios de los vehículos, dada la proporción entre la cantidad de activos y el personal disponible es necesario llevar a cabo un control interno, sin embargo, evidencia ausencia de normativas, políticas y herramientas internas que faciliten la gestión efectiva de los vehículos. Asimismo, la falta de un plan de gestión de riesgos que contribuya a mitigar los riesgos asociados y mantener actualizado el sistema de control, junto con la ausencia de auditorías relacionadas con los vehículos.

Por lo tanto, es importante establecer un control interno adecuado para fortalecer políticas, procedimientos para una gestión eficiente y transparente de los vehículos en el GAD de Antonio Ante, salvaguardando así los intereses de la entidad y asegurando un funcionamiento óptimo para el cumplimiento de sus objetivos, en beneficio de la comunidad durante el periodo 2023.

Figura 1.

Árbol de problemas



Nota: Planteamiento del problema de investigación

Formulación del problema

¿Existe un adecuado control interno en los Vehículos del GAD de Antonio Ante en el año 2023?

¿El COSO I fue un instrumento adecuado para medir el nivel de riesgos y el nivel de control interno en el GAD de Antonio Ante en el año 2023?

Justificación

Un adecuado control interno de los activos fijos, específicamente de los vehículos en el GAD Municipal de Antonio Ante, es fundamental, ya que representan una parte significativa del patrimonio de la institución. Esto ayudará a proporcionar información útil para asegurar su adecuada gestión y preservación, así como para evitar posibles pérdidas o mal uso. Se realizará una evaluación del control interno de los vehículos, lo que facilitará información crucial sobre la eficiencia y transparencia en la administración de recursos públicos, impactando directamente en la confianza de la ciudadanía y en la legitimidad de la institución.

Al evaluar el control interno del GAD Municipal de Antonio Ante, se podrán identificar deficiencias que facilitarán la implementación de medidas correctivas y la mejora de los procedimientos y políticas existentes. Esto fortalecerá la capacidad operativa y la responsabilidad del GAD en la gestión de sus vehículos. Además, se llevará a cabo un análisis de los hallazgos, que se plasmarán en una matriz de riesgos y en un mapa de calor, los cuales categorizarán el tipo y nivel de severidad de cada riesgo identificado. Este enfoque permitirá establecer una administración más eficiente de los activos fijos.

Los procedimientos implementados para la gestión de vehículos en el GAD de Antonio Ante beneficiarán a todos sus miembros, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos institucionales y a una toma de decisiones fundamentada para garantizar un control interno efectivo y un funcionamiento óptimo. Esta estrategia busca mejorar todas las operaciones del GAD en beneficio directo de la comunidad.

Objetivo general

Analizar el control interno de la cuenta activos fijos en el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Antonio Ante del año 2023.

Objetivos específicos

- Evaluar el cumplimiento del control interno de los vehículos de la entidad en la cuenta de activos fijos, mediante la aplicación de COSO I.
- Medir los riesgos inherentes y residual relacionada a la gestión de vehículos en la cuenta de activos fijos, mediante una matriz de riesgos.
- Proponer acciones de mejora para un sistema de gestión relacionado a los vehículos, en la cuenta de activos fijos para mejorar el control de recursos.

Capítulo 1: Marco Teórico

En este capítulo, se abordan los temas y subtemas identificados a partir de una revisión bibliográfica. Este proceso implica la selección y recopilación de citas relevantes de diversas fuentes, con el objetivo de contextualizar el problema de investigación

Marco Referencial

Propiedad planta y equipo es un tema que ha sido objeto de estudio e investigación desde finales del siglo XX. Las primeras publicaciones indexadas en Scopus surgieron a partir de 1988, marcando así el inicio de investigación continua y creciente en el entorno académico. Sin embargo, fue en el año 2021 cuando este tema alcanzó su mayor significancia, marcando un logro en la cantidad de publicaciones dedicadas a este campo específico.

El análisis de la base de datos Scopus revela que hasta el presente año se han generado 131 publicaciones relacionadas al tema, donde los autores han contribuido significativamente a este campo de conocimiento. Uno de los investigadores es Kadri Mohd et al., (2021) quien menciona que propiedad, planta y equipo (PPE) es la columna vertebral de una empresa, ya que se utiliza para generar ingresos y está compuesta por los activos no corrientes de la misma. Es decir, los activos fijos, conocidos como propiedad planta y equipo, cumplen un rol esencial en las actividades a largo plazo, ayuda a garantizar que las operaciones se realicen de manera eficiente y aseguren la continuidad operativa.

Términos generales

Contabilidad gubernamental

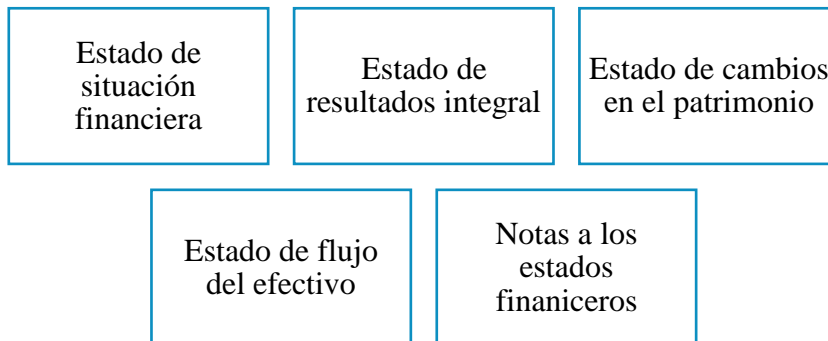
La contabilidad gubernamental se refiere al conjunto de herramientas y procesos empleados por entidades del sector público para registrar, analizar y comunicar información financiera sobre sus actividades. Galindo (2016) define como “técnica utilizada para el registro de las operaciones que afectan económicamente a las entidades gubernamentales y que produce sistemática estructuradamente información financiera, programática y presupuestal” (p.17). Es decir, es el sistema de registro y análisis financiero utilizado por entidades del sector público para gestionar y comunicar el uso de los fondos públicos.

Estados financieros

Los estados financieros son resúmenes de la situación económica de una empresa. Según Román (2017) los estados financieros son informes a través de los cuales los usuarios perciben la situación y desarrollo financiero de una entidad a una fecha determinada o por un periodo definido. Por lo tanto, son informes que resumen la situación financiera y los resultados de las operaciones de una empresa en un período específico.

Figura 2.

Tipos de estados financieros



Nota. Esta figura muestra los tipos de estados financieros.

Control interno

El control interno se define como un conjunto de políticas y procedimientos elaborados con el propósito de proteger los activos y asegurar la presentación precisa de los informes financieros en una institución. Según Abdalla (2023) define al “control interno como sistema de supervisión financiero y no financiero, que la administración establece para cumplir sus obligaciones y salvaguardar sus recursos, acompañada de herramientas necesarias para mantener los activos y evaluar la precisión y confiabilidad de datos contables”. El propósito del control interno es asegurar que una empresa funcione de manera eficiente, efectiva y ética salvaguardar los intereses de la organización.

Objetivos del control interno

Mantilla (2013) destaca una serie de objetivos fundamentales que “sirven como directrices esenciales para el desarrollo del control interno. Estos objetivos se estructuran de la siguiente manera:

- Eficiencia y efectividad de las actividades.

- Uso económico y eficiente de los recursos.
- Salvaguarda de los activos.
- Confiabilidad e integridad de la información financiera.
- Cumplimiento con políticas, planes, procedimientos, leyes y regulaciones”
(p.24).

Tipos de control interno

Control administrativo

El control interno administrativo es esencial para el funcionamiento adecuado y duradero de varias organizaciones, facilitando una gestión eficaz y el cumplimiento de políticas y regulaciones. Según Mantilla (2013) establece que el control administrativo “es aquel que no se limita al plan de la organización, procedimientos y registros relacionados con procesos de decisión que se refiere a la autorización de las transacciones por parte de la administración, asociada directamente con la responsabilidad del logro de objetivos de la organización” (p. 22). Así mismo el control administrativo implica supervisar y regular las actividades y recursos de una organización para garantizar el logro de sus objetivos y su eficiencia operativa.

Control contable

El control interno contable se refiere a las medidas y acciones que una entidad lleva a cabo para garantizar la integridad y seguridad de sus registros financieros. Según Mantilla (2013) señala que “el control contable engloba la planificación organizacional, procedimientos y registros destinados a proteger los activos y asegurar la precisión de los estados financieros. Su objetivo es garantizar que las transacciones se realicen conforme a

autorizaciones generales o específicas de la administración, y que el acceso a los activos sea autorizado exclusivamente por la administración” (pág. 23). Por ende, las instituciones buscan medidas y procedimientos para garantizar la integridad, fiabilidad y protección de sus registros financieros y activos.

Términos específicos

Activos fijos

Los activos fijos son los recursos tangibles y duraderos que una entidad posee y utiliza en las actividades, operaciones y prestación de servicios. Para la NIC 16 (2016) define las propiedades, planta y equipo como “activos tangibles que posee una entidad para su uso en la producción o el suministro de bienes y servicios, para arrendarlos a terceros o para propósitos administrativos; y se espera utilizar durante más de un periodo” (p. 23). Por lo tanto, los activos fijos son recursos de larga duración utilizados en actividades productivas y que no están destinados a la venta

Clasificación de los activos fijos

Los activos fijos son recursos propios de una entidad, destinados a generar beneficios económicos a lo largo de un periodo contable. Estos activos se clasifican en tangibles e intangibles.

Activos fijos tangibles

Los activos fijos tangibles son esenciales en la estructura patrimonial de una empresa, tienen forma física, son duraderos y se usan a largo plazo en las operaciones comerciales. Para Fierro (2009) define como “aquellas propiedades y bienes que tienen sustancia corpórea y por lo tanto se pueden palpar, con unas características propias como son: carácter

permanente, utilizados en la producción, administración o prestación de servicios y vida útil probable, siempre excede de un año” (p.190). Es decir, los activos fijos tangibles son bienes físicos de larga duración que una empresa posee y utiliza en sus actividades para generar ingresos.

Activos intangibles

Los activos fijos intangibles son esenciales para el valor de una empresa, aunque no sean tangibles físicamente, tienen un valor económico significativo y son clave para el éxito a largo plazo. Según la NIC 38 (2016) activo intangible es un “activo identificable de carácter no monetario y sin apariencia física; son activos monetarios tanto el dinero en efectivo como otros activos por los que se van a recibir unas cantidades fijas o determinables de dinero” (p.7). Es decir, activos intangibles son recursos valiosos sin forma física, como propiedad intelectual o marcas, que generan beneficios económicos para una empresa.

Control interno de activos fijos

El control interno de activos fijos garantiza la eficiencia y protección de los bienes, promoviendo transparencia financiera y decisiones acertadas para alcanzar objetivos. Según Encalada Morocho et al., (2020) el control interno “es una guía basa en los planes institucionales y las coordinaciones de técnicas para asegurar la defensa de los activos y garantizar la certeza de los informes contables, financieros y de administración. Esto implica medidas integradas para proteger y salvaguardar los activos” (p23). Razon por la cual, se entiende que es un conjunto de medidas y procedimientos implementados para administrar y proteger eficientemente los activos de una organización a lo largo de su ciclo de vida.

Depreciación

La depreciación es un proceso contable que admite asignar el costo de un activo fijo tangible a lo largo de su período de operación. Según las NIC 16 (2016) “definen a las depreciaciones como la distribución sistemática del importe depreciable de un activo a lo largo de su vida útil” (p.5). Por otro lado las PYMES (2009), “La depreciación de un activo inicia cuando está listo para ser utilizado según lo planeado por la gerencia, y finaliza cuando se da de baja en cuentas. No se detiene si el activo está inactivo o retirado del uso, a menos que esté completamente depreciado” (p.100). Por lo tanto, es la disminución gradual del valor de un activo fijo a medida que pasa el tiempo, reflejando su devaluación económica por factores como el uso y el paso del tiempo.

Depreciación de activos fijos

La depreciación de activos es un proceso contable mediante el cual se muestra el desgaste y obsolescencia a lo largo de la existencia de un activo. Según (LRTI, 2024, pág.29), señala que “la depreciación de los activos fijos se realizará de acuerdo con la naturaleza de los bienes, la duración de su vida útil y la técnica contable. Para que este gasto sea deducible, no podrá superar los siguientes porcentajes:

Inmuebles (excepto terrenos), naves, aeronaves, barcas y similares 5% anual.

Instalaciones, maquinarias, equipos y muebles 10% anual.

Vehículos, equipos de transporte y equipo caminero móvil 20% anual.

Equipos de cómputo y software 33% anual”. (LRTI, 2024, pág.29)

Codificación de activos

La codificación de activos es un proceso mediante el cual se asignan identificadores únicos o códigos a los activos de una empresa con el fin de organizar y gestionar eficientemente su inventario. Según Bernasconi et al., (2017), establece que “los bienes que adquiera la entidad ingresan físicamente a través de almacén o bodega, antes de ser utilizados, aun cuando la naturaleza física de los mismos requiera su ubicación directa en el lugar o dependencia que lo solicita, lo cual ayudará a mantener un control eficiente de los bienes adquiridos”. Es por ello, que las entidades asignan identificadores únicos a los bienes de una empresa con el fin de ayudar a su reconocimiento, rastreo y administración efectiva.

Custodio

El custodio de activos fijos es el encargado de la protección y gestión adecuada de los activos de una organización, supervisando su uso, mantenimiento y seguridad. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), define al custodio administrativo como “el/la responsable de mantener actualizados los registros de ingresos, egresos y traspasos de los bienes y/o inventarios en el área donde presta sus servicios, conforme a las necesidades de los usuarios finales” (Art.19). Por lo tanto, su responsabilidad principal es proteger los activos contra pérdidas, daños o uso indebido, y asegurarse de su uso eficiente para alcanzar los objetivos de la organización.

Baja de activos fijos

La baja de activos fijos se refiere al proceso mediante el cual una empresa retira de manera formal un activo fijo de su inventario y registros contables. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), la baja de activos fijos “Cuando un bien es retirado definitivamente tanto físicamente como de los registros de la entidad,

puede someterse a varios procedimientos, como remate, venta directa sin procedimiento previo de remate, permuta, transferencia gratuita, chatarrización, reciclaje de residuos ” (Art. 3). Por consiguiente, es el proceso de eliminar definitivamente un bien del inventario de una empresa, tanto física como contablemente, después de su disposición o retiro.

Bienes inservibles u obsoletos.

Los bienes inservibles u obsoletos de activos se refieren a aquellos elementos de propiedad de una empresa que ya no son útiles o efectivos para su propósito. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), define como “bienes que, por su estado de obsolescencia, deterioro o daño, dejan de ser útiles para el servidor o para la entidad u organismo del sector público, pero pueden ser susceptibles de chatarrización, destrucción y reciclaje”(Art. 3). Por consiguiente, son cruciales para optimizar la eficiencia operativa y financiera de la empresa, ya que su retención puede resultar en costos innecesarios y recursos desperdiciados.

Unidad administrativa

Es el responsable de gestionar y supervisar todos los aspectos relacionados con los activos de la empresa. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), define a la unidad administrativa como “dependencia de la entidad u organismo encargada, entre otras actividades de la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, control, administración, egreso o baja de los bienes e inventarios” (Art.3). Por consiguiente, se encarga de gestionar y coordinar las actividades relacionadas con una función específica, como recursos humanos, finanzas o ventas.

Unidad financiera

Es la encargada de gestionar y supervisar todos los aspectos financieros relacionados con los activos de la empresa, cumple la función de realizar una evaluación y planificación de la inversión en activos, el seguimiento de los costos asociados con la propiedad y el uso de activos. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), define como “dependencia de la entidad u organismo encargado, entre otras funciones, del registro contable de ingreso, egreso o baja de los bienes e inventarios; además, será responsable del cálculo y registro de depreciación de los bienes de la institución” (Art.3). Por lo expuesto es el sector encargado de dirigir y administrar los recursos económicos de una empresa, abarcando desde la contabilidad hasta la gestión de inversiones y presupuestos.

Guardalmacén de bienes y/o inventarios

Es el responsable designado dentro de una organización para supervisar y salvaguardar los activos almacenados en bodega. Según el Reglamento General Sustitutivo para la Administración & público (2024), menciona que, “será el responsable de gestionar los procesos relacionados con la recepción, registro, custodia, distribución, salida y eliminación de los bienes e inventarios de la institución. Además, deberá mantener información actualizada sobre los bienes, incluyendo su historial de movimientos y características” (Art.14). Por lo cual, es el responsable de la seguridad, mantenimiento y control de los activos almacenados.

Términos técnicos

COSO I

El COSO I ayuda a promover buenas prácticas de gestión empresarial, se enfoca específicamente en fortalecer el control interno, gestionar eficazmente los riesgos y prevenir el fraude en las organizaciones. Según Ortiz (2021), indica que el COSO I “ayuda a las empresas a mejorar su rendimiento al permitir a los ejecutivos administrar de mejor manera sus recursos, dando una respuesta adecuada a los riesgos”. Según Zeina (2023), el control interno de COSO es un proceso integral que ha sido efectuado por una entidad de la administración de la empresa, consejo de administración y otro personal autorizado, en el logro de un objetivo específico como aportando eficiencia y eficacia a las operaciones de la organización. Por consiguiente, el COSO I hace referencia a la gestión de operaciones empresariales de manera efectiva, identificando y abordando los riesgos para mejorar su desempeño y agregar valor.

Tabla 1.

Componentes de Control Interno

COMPONENTES DE CONTROL INTERNO	
Ambiente de control	Establece las expectativas y normas de comportamiento dentro de la organización, influyendo en la manera en que se gestionan los recursos, se toman decisiones y se llevan a cabo las actividades operativas. Comprende "la filosofía y el estilo operativo de gestión", "la estructura de la organización", "autoridades y responsabilidades" y "políticas y prácticas de recursos humanos. Zeina (2023),

Evaluación de riesgos	Es una técnica esencial para identificar y comprender los riesgos potenciales que enfrenta una organización, y proporciona la base para desarrollar estrategias de gestión de riesgos efectivas que ayuden a proteger y mejorar el desempeño de la organización. Zeina (2023).
Actividades de control	Son vitales dentro del sistema de control interno de una organización, ya que desempeñan un papel fundamental en la gestión y reducción de riesgos, así como en la mejora de la eficiencia y la integridad en las operaciones empresariales. Zeina (2023)
Información y comunicación	Es el proceso que facilita el procesamiento y transmisión de información pertinente dentro de la organización, este componente asegura que la información necesaria se recopile, se comparta y se utilice en todos los niveles de la organización para respaldar la toma de decisiones efectivas y para cumplir con los objetivos y obligaciones de la entidad. Zeina (2023)
Monitoreo	Implica la revisión regular de los controles internos, políticas y procedimientos para identificar deficiencias, errores o áreas de mejora; además, incluye la comunicación de hallazgos y recomendaciones a la alta dirección y la implementación de acciones correctivas para abordar las deficiencias identificadas. Zeina (2023)

Nota: Esta figura menciona los componentes de COSO I.

Beneficios del COSO

El COSO I mejora la gobernanza, fortalece el control interno y gestiona riesgos de forma eficaz, lo que resulta en la creación de valor sostenible para las organizaciones. Según Estupiñán (2016) establece beneficios del coso 2013 enmarcados de la siguiente manera: fortalecer esfuerzos antifraude, mejorar el gobierno corporativo, expande el uso de la información financiera y no financiera, mejora la calidad de la evaluación de riesgos, adapta los controles a las actividades cambiantes del negocio y la mayor aplicabilidad sobre varios modelos de negocio.

Matriz de riesgos

La matriz de riesgos es una herramienta visual que ayuda a comprender y comunicar los riesgos en todos los niveles de la organización, facilitando la toma de decisiones para alcanzar objetivos. Según Aros et al., (2021), define como “la herramienta utilizada para determinar el análisis y la evaluación de los riesgos existentes con el objetivo de simplificar la comprensión, clasificación y evaluación de estos en cada uno de los procesos de una empresa, y así facilitar la toma de decisiones y minimizar estos riesgos”. Sin embargo, la matriz de riesgos clasifica y evalúa los riesgos de una empresa según su probabilidad, impacto y relevancia, facilitando su gestión.

Mapa de calor

El mapa de calor de riesgos muestra visualmente la distribución y magnitud de los riesgos, usando colores para indicar su probabilidad e impacto. Según Navas et al., (2023), define al mapa de calor como “una representación gráfica de datos donde las variaciones en la intensidad de un fenómeno se muestran a través de colores en una matriz o superficie bidimensional, los colores más oscuros suelen representar valores más altos o intensos,

mientras que los colores más claros representan valores más bajos o menos intensos”. Basándonos en lo mencionado anteriormente, se trata de una representación que asigna valor a los riesgos utilizando diversos colores para indicar su naturaleza.

Nivel de severidad

El nivel de severidad se refiere a la medida en la que un evento adverso puede impactar en los objetivos, metas o activos de una entidad. Según Estrada et al., (2018), establece que “el nivel de severidad en la matriz de riesgo se encuentra representado en cuatro niveles, que pueden indicar una afectación de mínimo o alto impacto, en los distintos eventos de incertidumbre”.

Tabla 2.

Nivel de Severidad

CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE SEVERIDAD	
Nivel bajo	1 a 4
Nivel moderado	5 a 9
Nivel alto	10 a 16
Situación crítica	20 a 25

Nota: Esta figura representa el nivel de severidad.

Plan de contingencia- acción para mitigar

Consiste en un conjunto medidas y protocolos predefinidos para manejar crisis imprevistas que puedan afectar negativamente a una entidad, proyecto o proceso. Según Verdú (2015), menciona que actúa como “una estrategia planificada con una serie de procedimientos que nos faciliten o nos orienten a tener una solución alternativa que nos permita restituir rápidamente los servicios de la organización ante la eventualidad de todo lo que lo pueda paralizar, ya sea de forma parcial o total”. Se menciona que es una herramienta

que asegura la continuidad de los procesos críticos de una empresa, permitiéndoles mantener sus operaciones, aunque sea con un nivel mínimo.

Tipos de riesgos

Riesgo residual

El riesgo residual se refiere al nivel de riesgo que permanece después de que se han aplicado medidas de control o mitigación para reducir el riesgo inicial. Según Mejía (2011), “es el nivel restante de riesgo luego de tomar medidas de tratamiento del riesgo”. Por lo tanto, se refiere a la posibilidad de pérdidas o daños que aún existen después de que se hayan implementado medidas para mitigarlos.

Riesgo inherente

El riesgo inherente se refiere a la probabilidad de que ocurra un evento no deseado o una pérdida antes de que se tomen medidas para mitigarlo. Según el IAASB (2021), menciona que el riesgo inherente “pueden afectar a la susceptibilidad de incorrección de los tipos de transacciones, saldos contables e información a revelar, así como sobre el modo en que los estados financieros de la entidad pueden ser susceptibles de incorrección material debida a fraude o error y sobre su posible localización” (p.20). por lo tanto, El riesgo inherente es el nivel de riesgo que existe antes de tomar medidas para reducirlo.

Tipos de investigación

Investigación cualitativa

La investigación cualitativa busca entender fenómenos sociales a través de métodos como entrevistas y observación. Según Martínez (2006), establece que “consiste en la construcción o generación de una teoría a partir de una serie de proposiciones extraídas de

un cuerpo teórico que servirá de punto de partida al investigador, para lo cual no es necesario extraer una muestra representativa, sino una muestra teórica conformada por uno o más casos”. Por consiguiente, se enfoca en comprender significados sociales y contextos, buscando una comprensión holística de los fenómenos.

Investigación cuantitativa

La investigación cuantitativa se enfoca en recopilar y analizar datos numéricos para responder preguntas de investigación y probar hipótesis. Se basa en datos objetivos y medibles obtenidos a través de encuestas, cuestionarios, pruebas estandarizadas u observaciones sistemáticas. Mientras que Martínez (2006), manifiesta que la investigación cuantitativa es consiste en el contraste de teoría(s) ya existente(s) a partir de una serie de hipótesis surgidas de la misma, siendo necesario obtener una muestra, ya sea en forma aleatoria o discriminada, pero representativa de una población o fenómeno objeto de estudio. Por lo tanto, para realizar estudios cuantitativos es indispensable contar con una teoría ya construida, dado que el método científico utilizado en la misma es el deductivo.

Investigación descriptiva

La investigación descriptiva se enfoca en describir y caracterizar fenómenos utilizando datos objetivos recopilados mediante encuestas, observaciones y análisis de documentos. Abreu (2012), establece que “consiste en la recopilación de datos que describen los acontecimientos y luego organiza, tabula, representa y utiliza gráficos y tablas para ayudar en la comprensión de la distribución de los datos”.

Investigación exploratoria

Investigación que se basa en el análisis y la recopilación de información proveniente de documentos existentes, como libros, artículos, informes y registros, para abordar un tema

específico. Según Hernández (2011), define a la investigación exploratoria como” aquella que se encarga de recolectar, recopilar y seleccionar información de las lecturas de documentos, revistas, libros, grabaciones, filmaciones, periódicos, artículos resultados de investigaciones, memorias de eventos, entre otros; en ella la observación está presente en el análisis de datos” (p.56). Sin embargo, es una investigación inicial que busca explorar y comprender un tema o área de estudio.

Métodos de investigación

Método inductivo

El método inductivo es una forma de razonamiento lógico en la que se infieren conclusiones generales a partir de observaciones específicas. Según Cabrera (2010), este método es la “formulación de principios generales a partir de observaciones de fenómenos, elevando características a leyes empíricas para explicar resultados similares.” Por lo expuesto, implica llegar a conclusiones generales a partir de observaciones y datos específicos.

Método analítico

El método analítico es un enfoque de estudio que se centra en descomponer un problema o fenómeno en sus partes constituyentes para comprender su naturaleza. Según Abreu (2014), el método analítico “permite aplicar posteriormente el método comparativo, permitiendo establecer las principales relaciones de causalidad que existen entre las variables o factores de la realidad estudiada.”.

Método sintético

El método sintético es un enfoque de análisis que se caracteriza por integrar diversos elementos o datos dispersos para construir una visión global o una conclusión comprensiva.

Según Pérez y Rodríguez (2017), el método sintético “es la operación inversa, que establece mentalmente la unión o combinación de las partes previamente analizadas y posibilita descubrir relaciones y características generales entre los elementos de la realidad”. Por lo tanto, este método descompone un problema en partes más pequeñas para comprenderlo y resolverlo más fácilmente.

Entrevista

La entrevista es una interacción entre dos personas para obtener información detallada sobre un tema específico. Para Hernández (2011), menciona que la entrevista “es una conversación planificada entre el investigador y el entrevistado con el objetivo de obtener información detallada. Es una herramienta valiosa para comprender fenómenos y características personales, y puede influir en la conducta humana, por lo que la comunicación es esencial.” (p.66). Sin embargo, la entrevista es una conversación planificada para obtener información.

Cuestionario

Un cuestionario es una herramienta de investigación que comprende preguntas orales o escritas dirigidas a un grupo o individuo con el fin de recopilar información. Para Meneses (2016), el cuestionario “Es una herramienta estandarizada utilizada en investigaciones cuantitativas para recopilar datos mediante un conjunto de preguntas, permitiendo al investigador contrastar estadísticamente relaciones de interés” Por lo tanto, es un conjunto de preguntas estructuradas para recopilar información en investigaciones.

Capítulo 2: Materiales y Métodos

Marco metodológico

En este capítulo, se presenta las herramientas y procedimientos que fueron utilizados para la recolección y análisis de la información recopilada, con el propósito de profundizar en el estudio del control interno de la cuenta activos fijos en el GAD de Antonio Ante.

Tipos de investigación

Investigación cualitativa

Esta investigación se llevó a cabo mediante una entrevista basado en la aplicación de un cuestionario de control interno, enfocado en los vehículos del GAD de Antonio Ante. Utilizando la matriz de riesgo y apoyándose en los componentes de COSO I, se identificaron hallazgos administrativos y financieros relacionados con los procesos utilizados para el manejo, uso, placas de identificación, codificación y funcionamiento de los vehículos de esta institución.

Investigación cuantitativa

A través de la matriz de riesgos, se evaluaron la probabilidad y el impacto, y se determinaron tanto el nivel de riesgo residual como el inherente. Además, se utilizó un mapa de calor para realizar una semaforización, asignando a cada hallazgo un nivel de riesgo correspondiente.

Alcance de la investigación

Se realizó una investigación descriptiva en el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Antonio Ante, con el objetivo de obtener información precisa y

confiable sobre la gestión de los vehículos en la institución. Para ello, se realizó un análisis de la documentación relacionada con los vehículos, con el fin de evaluar su manejo y corroborar los hallazgos relevantes. Este enfoque permite identificar áreas de mejora y contribuir a una gestión más eficiente de los recursos vehiculares en la institución.

Métodos de investigación

Método inductivo

Esta investigación se realizó utilizando la información proporcionada por el GAD de Antonio Ante. Se llevó a cabo un análisis exhaustivo del parque automotor del GAD, abarcando la asignación de custodios, el Estado de Situación Financiera, el libro mayor, las depreciaciones y el listado de los vehículos. Estos elementos resultaron fundamentales para identificar los riesgos inherentes y residuales asociados con los bienes.

Método analítico

En este apartado, se aplicó un cuestionario de control interno, el cual permitió plasmar sus hallazgos en una matriz de riesgos analizar y medir la probabilidad e impacto de cada uno. Además, se realizó un análisis mediante una semaforización utilizando un mapa de calor y un nivel de severidad, lo cual resultó en la identificación de los tipos de riesgos asociados a los hallazgos encontrados.

Cuestionario

En esta sección, se diseñó un cuestionario de control interno conforme al Reglamento General Sustitutivo para la Administración, utilización, manejo y control de los bienes e inventarios del Sector Público, (normativa vigente, última reforma al 2024) con el propósito de aplicarlo al personal del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Antonio Ante.

Este cuestionario permitió obtener información crucial para el estudio en cuestión, proporcionando una base sólida de datos para su análisis y evaluación.

Entrevista

Mediante el cuestionario de control interno, se llevó a cabo la recopilación de información con la persona encargada de la gestión de activos fijos y de vehículos del GAD de Antonio Ante. Este proceso permitió obtener una visión detallada de todos los procesos por los que pasan los activos fijos y vehículos. Esta información resultó muy importante para realizar un análisis exhaustivo de los riesgos administrativos y financieros asociados con la gestión de los activos fijos específicamente de los vehículos.

Preguntas de investigación y/o hipótesis

¿Cuáles son los procedimientos que utilizan para evaluar el control interno de los vehículos en el GAD Municipal de Antonio Ante?

¿Cuáles son los controles correctivos y preventivos que implementan en el GAD Municipal de Antonio Ante para mitigar los riesgos en el manejo de los vehículos?

¿Cuáles son los principales riesgos identificados a través del control interno de los vehículos en el GAD Municipal de Antonio Ante?

Tabla 3.

Matriz de Operacionalización de Variables

Objetivo general	Variables	Objetivos	Dimensión	Indicadores	Técnicas e instrumentos	Fuentes de información
Analizar el control interno de la cuenta activos fijos en el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Antonio Ante del año 2023.	Cumplimiento del control interno	Evaluar el cumplimiento del control interno de la cuenta de los activos fijos mediante la aplicación de COSO I.	Ambiente de control	Normativa legal	Investigación documental	Dirección financiera
			Evaluación del riesgo	Identificación de riesgos	Revisión documental	Dirección contable
			Actividades de control	Manual de vehículos		
			Información y comunicación	Documentos de vehículos		
			Monitoreo	Métodos de comunicación		
				Responsables		

Evaluación de riesgos	Medir los riesgos inherentes, residual y de detección de la cuenta de activos fijos mediante un matriz de riesgos.	Riesgo residual Riesgo inherente	Determinar probabilidad e impacto Nivel de riesgo	Revisión documental	Dirección financiera Dirección contable
Acciones de mejora	Proponer acciones de mejora para un sistema de gestión de la cuenta de activos fijos para mejorar la vida útil de estos.	Plan de acción	Normativa Control de bienes Capacitación al personal Señalética Infraestructura	Revisión documental Revisión creación de normativa	Dirección financiera Dirección contable Alcalde del GAD

Nota: Esta tabla representa la matriz de variables.

Participantes

Ingeniera Lucía Siza, Asistente de bienes.

Sr. Patricio Andrade, Asistente de vehículos

Procedimiento y análisis de datos

Matriz de riesgos

En esta sección, se empleó esta herramienta para documentar todos los hallazgos descubiertos mediante un análisis detallado. A través de este proceso, pudimos valorar y clasificar los hallazgos en los diferentes tipos de riesgos previamente mencionados. Este enfoque permitió establecer conclusiones y recomendaciones que contribuyen a mitigar los riesgos identificados, con el fin de lograr una gestión y control eficaces de los activos fijos, vehículos del GAD de Antonio Ante.

Mapa de calor

En este apartado, se llevó a cabo una medición mediante los hallazgos plasmados en la matriz de riesgo. Esta matriz permitió una valoración que incluyó una semaforización del impacto, donde se calificó como catastrófico (5), grave (4), serio (3), moderado (2) e insignificante (1). Por otro lado, la probabilidad de ocurrencia se evaluó como remota (1), inusual (2), posible (3), más probable (4) y recurrente (5). Este mapa ayudó a identificar qué riesgos se ubicaban en cada escala de evaluación.

Nivel de severidad

En esta parte, se aplicó esta herramienta a través de los hallazgos encontrados, los cuales fueron medidos en segmentos estructurados de la siguiente manera: Segmento I se clasificó como crítico (19-25), Segmento II como alto (10-12), Segmento III como moderado

(8-9) y Segmento IV como bajo (1-6). Esta metodología ayudó a determinar el estado de los hallazgos mencionados previamente mediante la aplicación del cuestionario, así como a establecer la semaforización y la valoración de riesgos del GAD.

Capítulo 3: Resultados y discusión

El Gobierno Municipal de Antonio Ante es una institución promotora del desarrollo local, con una amplia cobertura de servicios de calidad, transparente y participativa, que sustentará su gestión en la responsabilidad ciudadana y el mejoramiento continuo, con el respaldo de autoridades y servidores capaces y comprometidos, convirtiéndose en un referente en el ámbito nacional. Antonio Ante (2023)

El estado de situación financiera al año 2023 reporta un rubro total de vehículos de \$ 1.570.581,34 los cuales corresponden a 46 vehículos, que se dividen en 12 livianos, 4 semi pesados, 13 recolectores de basura, 5 motocicletas y 12 maquinarias y equipos, con una depreciación de \$ -1.009.779,27. Además, cuenta con 23 conductores. Todos estos vehículos fueron adquiridos entre 1998 y 2018. Antonio Ante (2023)

Dirección administrativa y financiera

Está conformada por las secciones de: Contabilidad, Tesorería y Rentas, su gestión es controlada por la Alcaldía.

Misión

Formular e implementar esquemas de control financiero, sujetas a las disposiciones constantes en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Publicas, normas técnicas de control interno, normas y reglamentos internos de la Municipalidad y más leyes conexas. Recaudar los ingresos y efectuar los pagos con eficiencia, tratando de lograr el equilibrio financiero y alcanzar la mayor rentabilidad de los recursos. Prestar asesoramiento en materia financiera tributaria a las autoridades y funcionarios de la institución. Antonio Ante (2023)

Competencias

- Le corresponde cumplir con las siguientes competencias acompañadas de los objetivos establecidos en el Art. 6 y de las competencias generales que constan en el Art. 8 del Estatuto del GAD de Antonio Ante.
- Diseñar, implantar y mantener los sistemas financieros de la Municipalidad, así como los demás planes y programas para la aprobación del alcalde y del Concejo;
- Establecer procedimientos de control interno previo y concurrente integrado dentro de los procesos financieros;
- Asegurar la correcta y oportuna utilización de los recursos financieros y materiales de la Municipalidad y asesorar en materia financiera a sus funcionarios;
- Proporcionar al Concejo y la Alcaldía la información financiera necesaria y oportuna que facilite la toma de decisiones de la Municipalidad;
- Preparar para conocimiento del Concejo y de la Alcaldía, la proforma presupuestaria de la institución, que contenga los programas de ingresos y egresos públicos, las reformas que se estimen necesarias, así como de la ejecución y evaluación;
- Velar por el cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la determinación y recaudación de los ingresos, así como de los depósitos inmediatos y eficientes;

- Proponer proyectos de autogestión financiera económica que permita mejorar sustancialmente los ingresos y nuevas fuentes de recursos;
- Elaborar proyectos de ordenanzas, reglamentos, que permita una mejora en los procedimientos de recaudación;
- Elaborar y mantener al día estadísticas económicas de la entidad;
- Analizar, interpretar y emitir informes sobre los estados financieros y sobre cualquier otro asunto relativo a la administración financiera y someterlas a consideración del alcalde y presentar la demás información que requieran los organismos de control;
- Dirigir y ejecutar la Administración Tributaria Municipal de conformidad con la Ley y aplicar el régimen de sanciones; y,
- Organizar y supervisar las actividades que corresponden a las secciones de Tesorería, Rentas Municipales, Contabilidad General, subproceso de presupuesto, preparar los manuales de trabajo y procedimiento para estas unidades. Antonio Ante (2024)

Relaciones y comunicaciones (interfaz):

Mantiene relación directa con la Alcaldía y relación formal con los diferentes procesos y subprocesos de la Municipalidad a quienes brinda apoyo con recursos materiales, económicos y financieros. Sus acciones de apoyo tienen que ver con la calidad en la búsqueda del equilibrio financiero y en los medios de recaudación óptimos, con la gestión de

autofinanciamiento a través de fuentes alternas de ingreso como la forma de apoyo eficiente a los procesos. Antonio Ante (2024)

Tabla 4.

Información de Vehículos

Listado de vehículos GADM Antonio Ante							
Ord	Código	Placa	Marca	Clase	Año	Modelo	Año de matrícula
LIVIANOS							
1	L-01	IMD-0035	MITSUBISHI	JEEP	2007	MONTERO SPORT 5P 3.0 TM SEMI FULL BLANCO	2023
2	L-03	IMD-0123	CHEVROLET	CAMIONETA	2011	D-MAX C/D 4X4 3.0L DIESEL	2024
3	L-04	IMD-0037	MAZDA	CAMIONETA	2007	B2600 CABINA DOBLE STD AC BLANCO	2023
4	L-05	IMD-0038	MAZDA	CAMIONETA	2006	B2200 CABINA DOBLE ROJO	2021
5	L-06	IMD-0036	MAZDA	CAMIONETA	2007	B2200 CABINA DOBLE ROJO	2021
6	L-08	IMD-0141	CHEVROLET	CAMIONETA	2011	D-MAX C/D 4X4 3.0L DIESEL BLANCO	2021
7	L-09	IMD-0145	CHEVROLET	CAMIONETA	2007	D-MAX C/D 4X2 T/M GRIS	2021
8	L-10	IMD-0142	CHEVROLET	CAMIONETA	2011	D-MAX C/D 4X4 3.0L DIESEL BLANCO	2021
9	L-11	IIMD-0103	FORD	CAMIONETA	2007	RANGER XLT 4X4 DOBLE CABINA BLANCO	2023
10	L-12	IMA-1389	CHEVROLET	JEEP	2018	GRAND VITARA SZ NEXT BLANCO	2023

11	L-13	IMD-0167	CHEVROLET	CAMIONETA	2012	D-MAX C/D 4X4 3.0L DIESEL BLANCO	2023
12	L-17	IMA-1268	KIA	FURGONETA	2014	PREGIO 3.0 3P 4X2 TM DIESEL	2023
SEMI-PESADOS							
13	C-01	IMD004	CHEVROLET	RECOLECTOR	2005	NKR II CHASIS CABINADO BLANCO	2021
14	C-02	IMD-0002	CHEVROLET	CAMIÓN	2005	NKR II CHASIS CABINADO BLANCO	2019
15	C-03	IMD-0001	CHEVROLET	CAMIÓN	2005	NKR II CHASIS CABINADO BLANCO	2023
16	C-04	IMD-0003	CHEVROLET	CAMIÓN	2005	NKR II CHASIS CABINADO BLANCO	2022
RECOLECTORES DE BASURA							
17	R-01		INTERNACIONAL	RECOLECTOR	1998	IHTSCAAROXH623488	
18	R-02	IMD0170	KENWORTH	RECOLECTOR	2012	T370 RECOLECTOR 18YDS	2024
19	R-03	IMD0085	INTERNACIONAL	RECOLECTOR	2008	4400 4X2 CABSTD BLANCO	2024
20	R-04	IMD0084	INTERNACIONAL	RECOLECTOR	2008	CHASIS 4400 4X2 STD CAB RECOLECTOR BLANCO	2024
21	R-05	IMD0172	KENWORTH	RECOLECTOR	2012	T370 RECOLECTOR BLANCO	2024
VOLQUETAS							
22	V-01	IMD-0118	CHEVROLET	VOLQUETA	2009	CHASIS CABINADO FVR 23G BLANCO	2021
23	V-02	IMD-0171	UD TRUCKS	VOLQUETA	2011	PKC212EHLB AMARILLO	2021
24	V-03	IMD-0057	HINO	VOLQUETA	2008	CHASIS CON CABINA GH1JGUD AMARILLO	2023
25	V-04	IMD-0056	HINO	VOLQUETA	2008	GH1JGUD	2023
26	V-05	IMD-0058	HINO	VOLQUETA	2008	CHASIS CON CABINA GH1JGUD AMARILLO	2023

27	V-06	IMD-0117	CHEVROLET	VOLQUETA	2009	CHASIS CABINADO FVR 23G BLANCO	2023
28	T-02	IMD-0169	HINO	TANQUERO	2012	CHASIS CON CABINA GH8JMSA BLANCO	2016
29	B-02	IMD-0146	CHEVROLET	BUSETON	2011	NPR71P	2023
MOTOCICLETAS							
30	MOT-02	HK205J	HONDA	MOTOCICLETA	2011	XR125LEKB NEGRO	2021
31	MOT-03	EA560E	HONDA	MOTOCICLETA	2013	CGX125SHC ROJO	2023
32		NO ESTA MATRICULADA	HONDA	MOTOCICLETA	2015	9C2JC1801NR254085	
33	MOT-05	EA587E	HONDA	MOTOCICLETA	2014	XR150LEKE NEGRA	2023
34	MOT-06	EA588E	HONDA	MOTOCICLETA	2014	LTMKD0790E5002895	2023
MAQUINARIAS Y EQUIPOS							
35	M-02	7.2-10-000069	CASE	RETROEXCAVADORA	2001	580 Súper M	Placa mal colocada
36	M-03	7.2-10-000016	NEW HOLLAND	RETROEXCAVADORA	2007	B95	Placa mal colocada
37	M-04	6.0-10-000021	KOMATSU	MOTONIVELADORA	2012	GD555	Placa mal colocada
38	M-06	4.5-10-000013	CASE	MINICARGADORA	2007	Minicargador	Placa mal colocada
39	M-08	4.1-10-000014	DOOSAN	CARGADORA	2007	MEGA 250-V	Placa mal colocada
40	M-11	6.0-10-000070	GALION 830	MOTONIVELADORA	2001	830 B	Placa mal colocada
41	M-10	3.2-10-000022	KOMATSU	TRACTOR	2011	D65EX-16	Placa mal colocada
42	M-13	7.1-10-000015	KOMATSU	EXCAVADORA	2009	PC200LC-8	Placa mal colocada
43	M-14	9.2-10-000018	BOMAG BW211D- 40	RODILLO	2009	BW211D-40	Placa mal colocada

44	M-15	7.2-10-000019	NEW HOLLAND	RETROEXCAVADORA	2009	B95B-675240700	Placa mal colocada
45	M-16	4.5-10-000017	NEW HOLLAND	MINICARGADORA	2010	L180	Placa mal colocada
46	M-05	4.5-10-000023	JCB	MINICARGADORA	2011	ROBOT 180	Placa mal colocada

Nota: Esta tabla representa información de los vehículos de la institución.

En este capítulo se establecerá los resultados que se han obtenido a través de una entrevista, con el apoyo de un cuestionario de control interno diseñado para evaluar la gestión de los activos fijos específicamente de los vehículos, además se utilizó la matriz de riesgos para plasmar los hallazgos develados en esta institución los cuales serán medidos como establece la norma australiana, este estudio permitió evaluar la eficiencia y eficacia del GAD de Antonio Ante.

Tabla 5.

Obtención de Información

Interrogantes	Detalle
¿A quién va dirigido?	Al GAD de Antonio Ante (Dirección administrativa y financiera)
¿Qué aspectos se considerarán?	El control interno
¿Cuándo?	Periodo 2023
¿Localización?	Imbabura/Antonio Ante/Atuntaqui
¿Quién lo realiza?	Elva Latacumba
¿Métodos e instrumentos utilizados para obtener la información?	Entrevista, cuestionario de control interno

Nota: Esta tabla representa información de estudio.

Análisis de datos

Se realizó un análisis de los datos e información recopilada a través de una entrevista al personal encargado de los vehículos, así como la entrega de información por parte de la dirección administrativa y financiera del GAD de Antonio Ante, esto garantizó que la información sea confiable y precisa, fundamental para el éxito de la investigación.

También se realizó un cuestionario de control interno basado en el COSO I, el cual permitió analizar el estado en que se encuentra la Institución, considerando las actividades que se llevan a cabo en ella.

Análisis de las entrevistas

Se realizó una entrevista al Asistente de Vehículos, el Sr. Patricio Calderón. Con el fin de obtener información detallada sobre la implementación del control interno en el GAD de Antonio Ante.

Preguntas de la entrevista

¿El GAD de Antonio Ante cuenta con un proceso establecido para la adquisición, uso y baja de vehículos que esté basado en normativa?

En el GAD de Antonio Ante, el proceso está a cargo de la Dra. Nancy Calderón, quien es la guardalmacén. El GAD opera bajo el Reglamento General Sustitutivo para la Administración, Utilización, Manejo y Control de Bienes e Inventarios del Sector Público, normativa aplicable a los activos fijos, incluidos los Vehículos.

¿Existe en el GAD de Antonio Ante un sistema de evaluación del consumo de combustible, desgaste y otros costos relacionados con los vehículos?

El gasto en peajes se realiza una o dos veces recargando un monto de \$1000 en Panavial. Los vehículos están equipados con un chip que se va descargando conforme se utilizan del saldo de los \$1000 dólares. Los choferes y operadores son responsables de recargar el combustible en la bomba. Semanalmente se solicitan vales por todas las cargas realizadas en los vehículos, los cuales sirven como respaldo para pagar el consumo semanal de combustible.

¿El GAD de Antonio Ante utiliza sistemas de seguimiento para monitorear la ubicación y uso de sus vehículos?

Si se utilizan sistemas de seguimiento, anualmente se realiza un contrato con una empresa que cuenta con la aplicación Omnilogik, y todos los vehículos tienen GPS. Este sistema es administrado por el Sr. Patricio Calderón, el administrador de contrato, junto con tres directores de maquinarias y el alcalde del GAD. Esta aplicación permite ubicar todos los vehículos del GAD en tiempo real, estén donde estén.

¿En el GAD de Antonio Ante, existen procedimientos establecidos para el uso de los vehículos?

Los vehículos se gestionan a través de una hoja de ruta semanal. Los lunes se realiza la entrega y los viernes se recoge por parte del asistente de vehículos. Esta hoja de ruta incluye los siguientes datos: tipo de vehículo, número, placa, fecha, destino, servidor autorizado, hora de salida y llegada, medición del combustible, kilometraje de cada actividad, detalle de las tareas realizadas y la firma del servidor responsable. En ausencia del asistente de bienes, la hoja de ruta se deja en su escritorio.

Cuando se utilizan los vehículos los fines de semana, se realiza una solicitud u oficio con antelación, siempre que los departamentos o solicitantes hagan el pedido a tiempo. En el caso de camionetas y recolectores de basura, se efectúan entregas en dos horarios: de 7 am a 2 pm y de 2 pm a 10 pm. Los lunes por la mañana, este documento se deja en una camioneta designada que sale durante el fin de semana.

¿Existen multas relacionadas con el uso de vehículos en el GAD de Antonio Ante?

Las multas más frecuentes en el GAD son por infracciones como pasar el semáforo en rojo, exceso de velocidad y estacionamiento indebido. Estas multas son responsabilidad de cada chofer, por lo tanto, el GAD no está obligado a pagarlas.

¿En el GAD de Antonio Ante se llevan a cabo capacitaciones para los conductores sobre la gestión de vehículos?

Se realizan capacitaciones una o dos veces al año, a cargo del departamento de Talento Humano y del departamento de Seguridad. Estas sesiones tienen lugar en el salón máximo del GAD Antonio Ante.

¿Existe en el GAD de Antonio Ante un área designada para informar sobre los riesgos asociados a los vehículos?

Cuando hay algún daño de los vehículos los conductores informan al ingeniero mecánico y se notifica al departamento financiero cuando los vehículos están completamente desgastados y pasan por el proceso para la baja. Además, en el GAD se encuentran algunos vehículos estacionados debido a la falta de mantenimiento.

¿En el GAD de Antonio Ante, hay una bodega que contenga repuestos para el mantenimiento de los vehículos?

El mantenimiento de los vehículos es responsabilidad del ingeniero mecánico en el GAD de Antonio Ante. Es indispensable que cada conductor mantenga su vehículo limpio y en óptimas condiciones. Los gastos asociados a este mantenimiento son cubiertos por el GAD. Además, la institución cuenta con una bodega interna que almacena todos los repuestos necesarios para garantizar el adecuado mantenimiento de los vehículos.

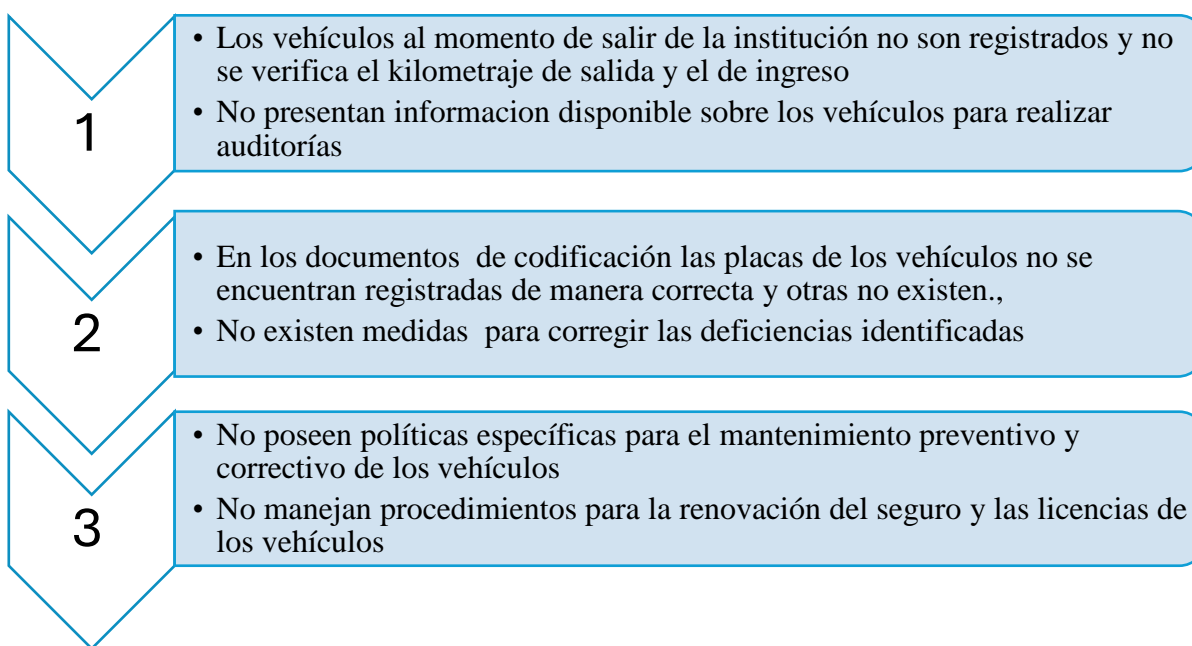
Análisis del cuestionario de control interno al Asistente de vehículos

Se entrevistó al Sr. Patricio Calderón que ocupa el cargo de Asistente de vehículos, perteneciente a la Unidad de Obras Públicas en el GAD de Antonio Ante, su principal función es la gestión, supervisión, monitoreo, documentación y seguridad de los vehículos. Mediante la entrevista realizada en el GAD de Antonio Ante, se observaron varios procedimientos clave en la gestión de vehículos. Los vehículos se identifican y controlan mediante una codificación específica. Además, existe un responsable encargado de la supervisión, gestión y mantenimiento de los bienes. La adquisición de vehículos se realiza a través de subasta pública. Para que un vehículo salga de la institución, se utiliza una hoja de ruta y se gestionan pedidos mediante oficios. Los gastos de peajes se presupuestan anualmente. El personal responsable reporta cualquier problema relacionado con los vehículos al área administrativa correspondiente.

También se pudo constatar que la aplicación del control interno no es adecuada en ciertos parámetros, por consiguiente, se identificaron algunos hallazgos que se detallarán a continuación:

Figura 3.

Hallazgos área de vehículos



Nota: Hallazgos encontrados en el manejo de los vehículos.

El control interno en cada institución es esencial y debe ser supervisado por una persona responsable, quien debe crear las condiciones necesarias que ayuden a mejorar la gestión empresarial. Según Contraloría General del Estado (2012), menciona que el control interno es un proceso integral aplicado por la máxima autoridad, la dirección y el personal de la entidad que proporciona seguridad razonable para el logro de los objetivos institucionales y la protección de los recursos públicos. Está orientado a cumplir con el ordenamiento jurídico técnico y administrativo propone promover eficiencia y eficacia de las operaciones de la entidad y garantizar la confiabilidad y oportunidad de la información. Por lo tanto, es fundamental que las entidades públicas del sector ecuatoriano implementen un control interno efectivo para garantizar el cumplimiento de sus metas institucionales.

Análisis de los hallazgos encontrados a través de la página de la Agencia Nacional de tránsito en el período 2016 hasta el 2024.

Se realizó una búsqueda en la página de la Agencia Nacional de Tránsito, donde se verificaron a través de las placas de los vehículos del GAD de Antonio Ante ciertos hallazgos. A continuación, se presentan los resultados obtenidos:

Tabla 6. Datos del cumplimiento de vehículos

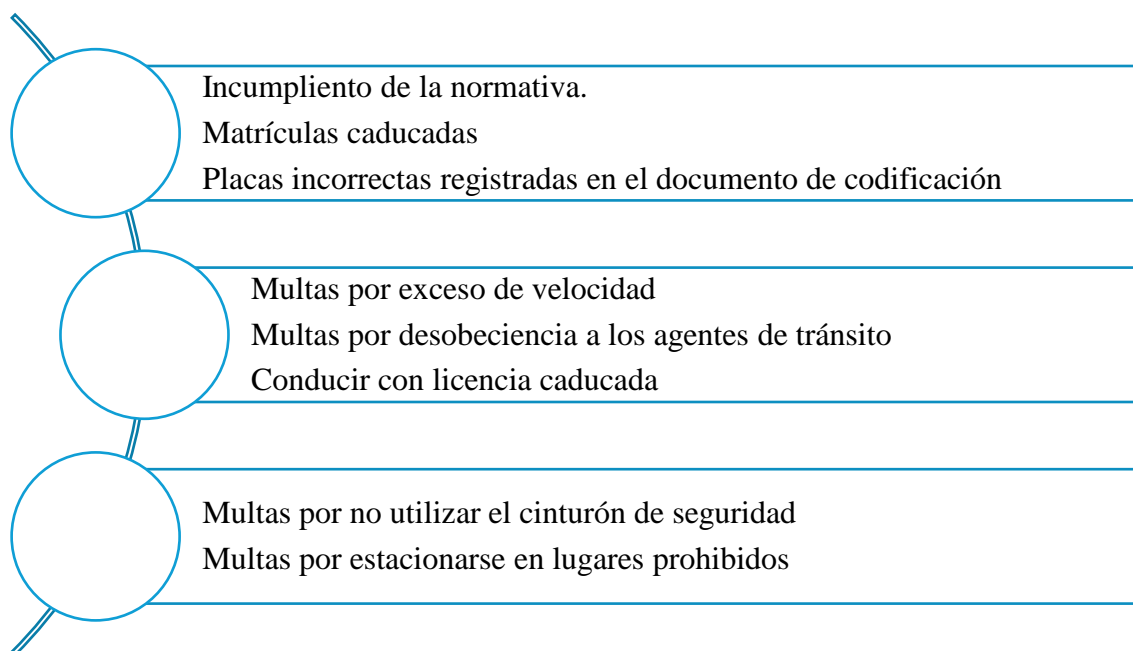
Detalle	Número vehículos	Porcentaje
Vehículos matriculados 2024	5	10.86%
Vehículos matriculados 2023	15	32.60%
Vehículos matriculados 2021- 2022	10	21.73%
Vehículos matriculados 2006 y 2019	2	4.44%
Vehículos con placa mal colocada	12	26.08%
Vehículos no matriculados	1	2.17%
Vehículos sin placa	1	2.17%
Total	46	100%

Nota: Detalle vehículos

Se evidenció que el 39,13% de los vehículos del GAD de Antonio Ante cumplen con la normativa de la ley de Tránsito del Ecuador al estar legalmente matriculados. Los datos de codificación de las placas, marca, clase, año de adquisición y modelo coinciden correctamente con los registrados en la página de la ANT. Por otro lado, se encontraron hallazgos que representan un 60,87% de incumplimiento con la normativa. A continuación, se detallan estos hallazgos:

Figura 4.

Hallazgos por placas en la página web de la Agencia Nacional de Tránsito reportados desde el año 2016.



Nota: Hallazgos encontrados a través de la ANT.

Tabla 7.

Hallazgos de Vehículos

Hallazgos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Límites de velocidad	1	1	1	1					
Desobediencia al agente de tránsito				1					
Conducir sin el cinturón de seguridad				1		1	1	1	
Estacionarse en sitios prohibidos			2	1					
Conducir con licencia caducada									1
TOTAL	1	1	3	4	0	1	1	1	1

Nota: Hallazgos a través de la ANT

Los hallazgos que fueron develados no están cumpliendo al 100% con las leyes de tránsito, el Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial con los siguientes artículos:

Art. 389 - Lit. 06. Conductor exceda dentro rango moderado límites de velocidad

Art. 389 - Lit. 01. Conductor que desobedezca orden de agente de tránsito

Art. 140 - Lit. E. quien estacionare un vehículo en sitios prohibidos.

Art. 392 - Lit. 06. Conductor que no utilice cinturón de seguridad.

Art. 387 - Lit. 02. conducir con licencia caducada/anulada

Además, no están llevando a cabo un control interno adecuado debido a que las placas están mal colocadas en los documentos de codificación, lo que impide verificar cualquier anomalía que puedan tener los vehículos en la página de la ANT. Asimismo, para un control efectivo de los vehículos, no verifican que los conductores tengan licencias y matrículas actualizadas, lo que resulta en un incumplimiento de los objetivos institucionales.

Evaluación del control interno: COSO I

En este apartado se elaboró un cuestionario de control interno basado en el COSO I en el que se detallan sus cinco componentes, con el objetivo de verificar el cumplimiento de la gestión de los activos fijos específicamente de los vehículos del GAD de Antonio Ante.

Tabla 8. Criterios de Calificación

Nivel de confianza	Confianza	Riesgo
15% al 50%	Bajo	Alto
51% al 75%	Moderado	Moderado
76 al 95%	Alto	bajo

Nota: Valores del nivel de confianza y riesgo. Adaptado de (Velezmoro et al. 2020)

Resultados del COSO I y sus componentes

Cuestionario de Vehículos

Tabla 9.

Preguntas de Ambiente de Control

CUESTIONARIO DE CONTROL INTERNO					
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE					
Área: Obras Públicas					
Cuestionario aplicado al: Asistente de Vehículos					
N°	PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACIÓN	CALIFICACIÓN
AMBIENTE DE CONTROL					
1	¿Existe una política o normativa de gestión de activos fijos, específicamente para vehículos?		X		0
2	¿Existe un código de ética que especifique sobre el uso y cuidado de los vehículos?		X		0
3	¿Se realizan capacitaciones sobre las políticas y procedimientos de los vehículos para el personal en su adquisición, uso y mantenimiento?	X		Si se realizan capacitaciones	1
4	¿Se evalúa regularmente el cumplimiento de las políticas de uso de vehículos del GAD?		X		0
Calificación total					1

Nota: Cuestionario de control interno componente 1.

Tabla 10.

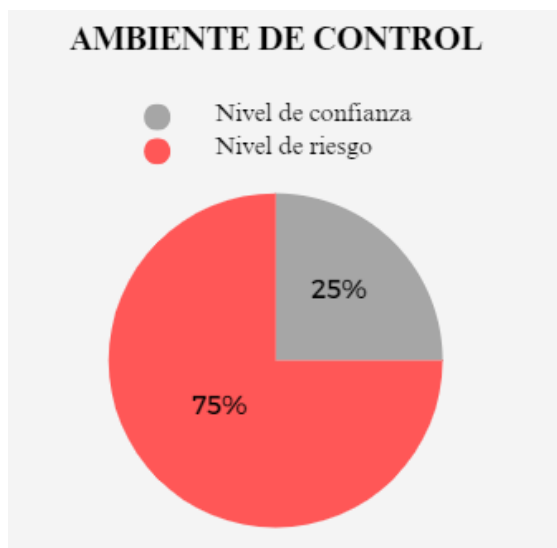
Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 1

Nivel de confianza	Puntuación total/Valoración total
Calificación total	1
Puntuación total	4
Nivel de confianza	0.25
Nivel de riesgo	1-nivel de confianza
Nivel de riesgo	0.75

Nota: Nivel de confianza y nivel del riesgo. Componente 1. Adaptado de (Zambrano et al.2019).

Figura 5.

Ambiente de control



Nota: Diagrama circular del nivel de confianza y riesgo. Componente 1.

Análisis

Después de realizar el cálculo correspondiente, hemos concluido que existe un nivel de confianza bajo y un riesgo medio. Esto se debe a que el GAD no ha gestionado adecuadamente el control interno por diversas razones. En primer lugar, no tienen conocimiento de una normativa específica para el manejo apropiado de los vehículos.

Además, no mantienen un código de ética que especifique cómo se debe utilizar y cuidar dichos vehículos. También, no llevan a cabo evaluaciones periódicas para verificar el cumplimiento de las políticas del GAD. Sin embargo, es importante mencionar que se realizan capacitaciones sobre los procedimientos relacionados con los vehículos, esto ayuda a mejorar las habilidades de los conductores, sino que también tienen el potencial de optimizar nuestros recursos y garantizar una mayor seguridad.

Tabla 11.

Preguntas de Evaluación del Riesgo

CUESTIONARIO DE CONTROL INTERNO					
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE					
Área: Obras Públicas					
Cuestionario aplicado al: Asistente de Vehículos					
N°	PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACIÓN	CALIFICACIÓN
EVALUACIÓN DEL RIESGO					
1	¿Se realizan evaluaciones periódicas de riesgos específicamente relacionados con los vehículos del GAD?		X		0
2	¿Se realizan análisis de riesgos específicos antes de asignar vehículos a diferentes áreas o proyectos?	X		Se realiza una revisión al momento de la entrega	1
3	¿Se han establecido políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos?		X		0
4	¿Se identifican y evalúan de manera adecuada los riesgos específicos de los vehículos que podrían afectar la operación y seguridad del personal?	X		Se realiza a través de cada conductor	1

Calificación total	2
---------------------------	----------

Nota: Cuestionario de control interno componente 2.

Tabla 12. Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 2

Nivel de confianza	Puntuación total/Valoración total
Calificación total	2
Puntuación total	4
Nivel de confianza	0.50
Nivel de riesgo	1-nivel de confianza
Nivel de riesgo	0.50

Nota: Nivel de confianza y nivel del riesgo. Componente 2. Adaptado de (Zambrano et al.2019).

Figura 6.

Evaluación de riesgo



Nota: Diagrama circular del nivel de confianza y riesgo. Componente 2.

Análisis

En este componente se observa un nivel de confianza bajo y un riesgo alto debido a varios factores. En el GAD, no se realizan evaluaciones periódicas sobre los riesgos

asociados a los vehículos ni se verifica que estén en óptimas condiciones. Además, no hay una normativa establecida para llevar a cabo el mantenimiento correctivo y preventivo. Sin embargo, al momento de entregar los vehículos a áreas específicas y custodios, se realiza una revisión para garantizar que se entreguen en el mejor estado posible. Cualquier falla o daño detectado debe ser informado por los conductores al área correspondiente, lo que permite tomar las medidas necesarias basadas en la evaluación de los daños existentes.

Tabla 13.

Preguntas de Actividades de Control

CUESTIONARIO DE CONTROL INTERNO					
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE					
Área: Obras Públicas					
Cuestionario aplicado al: Asistente de Vehículos					
N°	PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACIÓN	CALIFICACIÓN
ACTIVIDADES DE CONTROL					
1	¿Los vehículos tienen una codificación para control?	X		Documento de listado de vehículos	1
2	¿Se implementan controles específicos para mitigar los riesgos de los vehículos?		X		0
3	¿Los vehículos al momento de salir de la institución son registrados, se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso?		X		0
4	¿Existen responsables para cubrir los gastos cuando hay multas relacionadas con los vehículos?	X		Lo realiza el chofer de cada vehículo.	1
5	¿Existe un proceso utilizado para adquirir los vehículos?	X		Se realiza a través de subasta pública	1
6	¿Poseen procedimientos específicos para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos?		X		0

7	¿Los vehículos se encuentran legalmente matriculados a la fecha?	X		Si se encuentran matriculados	1
8	¿Existen un sistema de reporte o canal de comunicación para que los empleados informen sobre problemas relacionadas con los vehículos?	X		Persona encargada de los vehículos	1
9	¿Se sigue un proceso específico para el ingreso y salida de vehículos de la institución?	X		Se los realiza a través de la hoja de ruta	1
10	¿Está definido claramente qué funcionarios pueden hacer uso de los vehículos?	X		Los funcionarios del GAD quien tenga un oficio de pedido.	1
11	¿Se tiene registrado y presupuestado el gasto en peajes, incluyendo la gestión de recargas necesarias?	X		Si se presupuesta de manera anual.	1
12	¿Se lleva un registro actualizado de todos los vehículos propiedad del GAD?		X		0
Calificación total					8

Nota: Cuestionario de control interno componente 3.

Tabla 14.

Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 3

Nivel de confianza	Puntuación total/Valoración total
Calificación total	8
Puntuación total	12
Nivel de confianza	0.67
Nivel de riesgo	1-nivel de confianza
Nivel de riesgo	0.33

Nota: Nivel de confianza y nivel del riesgo. Componente 3. Adaptado de (Zambrano et al.2019).

Figura 7.

Actividades de control



Nota: Diagrama circular del nivel de confianza y riesgo. Componente 3.

Análisis

En este apartado se ha verificado que existe un nivel de confianza medio y un nivel de riesgo alto, esto se debe a ciertos factores. Los vehículos mantienen una codificación, lo cual se verifica a través del documento del listado. Cuando existen multas, quien cubre cierto gasto son cada chofer, más no el Gad. La adquisición de los vehículos se realiza a través de una subasta pública. También existen algunos vehículos que sí están legalmente matriculados a la fecha. Para que un vehículo pueda ingresar y salir, se realiza a través de una hoja de ruta, la cual utilizan solamente los funcionarios autorizados. Los peajes son presupuestados de manera anual.

Por otro lado, se verificó que no existen controles adecuados para mitigar riesgos. Los vehículos no son medios del kilometraje al momento de salida y entrada, y no se verifica que sea de uso solo para fines laborales. No existen procedimientos que deban seguir los funcionarios para la renovación del seguro y licencias. Además, el encargo no lleva un

registro actualizado de todos los vehículos propios del GAD, generando un ambiente de trabajo inadecuado.

Tabla 15.

Preguntas de Información y Comunicación

CUESTIONARIO DE CONTROL INTERNO					
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE					
Área: Obras Públicas					
Cuestionario aplicado al: Asistente de Vehículos					
N°	PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACIÓN	CALIFICACIÓN
INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN					
1	¿Existen áreas que reciben comunicación cuando hay cambios en la gestión de los vehículos en el GAD?	X		Dirección financiera/ Vehículos	1
2	¿Se comunican de manera efectiva las políticas y procedimientos de mantenimiento de vehículos a todo el personal involucrado?		X		0
3	¿Se garantiza que la información sobre los vehículos esté disponible para auditorías internas y externas?		X		0
4	¿Se proporciona información oportuna y precisa sobre el estado y mantenimiento de los vehículos a los responsables de la toma de decisiones?	X		Al momento de entregar cada custodio	1
Calificación total					2

Nota: Cuestionario de control interno componente 4.

Tabla 16.

Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 4

Nivel de confianza	Puntuación total/Valoración total
Calificación total	2
Puntuación total	4
Nivel de confianza	0.50
Nivel de riesgo	1-nivel de confianza
Nivel de riesgo	0.50

Nota: Nivel de confianza y nivel del riesgo. Componente 4. Adaptado de (Zambrano et al.2019).

Figura 8.

Nota: Diagrama circular del nivel de confianza y riesgo. Componente 4.

Análisis

En este componente se logró verificar que existe un nivel de confianza bajo y un nivel de riesgo alto. Surgen estas dificultades porque en el GAD no mantienen una buena comunicación sobre las políticas y procedimientos que son utilizados en el mantenimiento de los vehículos. También, no existe información confiable para realizar auditorías y poder identificar ciertos riesgos que afecten la integridad de los vehículos.

Por otro lado, en la institución existe la dirección financiera donde se reportan los cambios que van ocurriendo en la gestión de los vehículos. Además, al momento de entregarlos a cada custodio, se les informa sobre cómo se proporcionará información relacionada con los vehículos para garantizar su buen uso.

Tabla 17.

Preguntas de Monitoreo

CUESTIONARIO DE CONTROL INTERNO					
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE					
Área: Obras Públicas					
Cuestionario aplicado al: Asistente de Vehículos					
N°	PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACIÓN	CALIFICACIÓN
MONITOREO					
1	¿Se realizan auditorías regulares de los registros de activos fijos y vehículos?		X		0
2	¿Se realiza monitoreo continuo del cumplimiento de políticas y procedimientos de mantenimiento de vehículos?		X		0
3	¿Existen medidas o herramientas para corregir las deficiencias identificadas durante las auditorías?	X		Mediante normativa	1
Calificación total					1

Nota: Cuestionario de control interno componente 5.

Tabla 18.

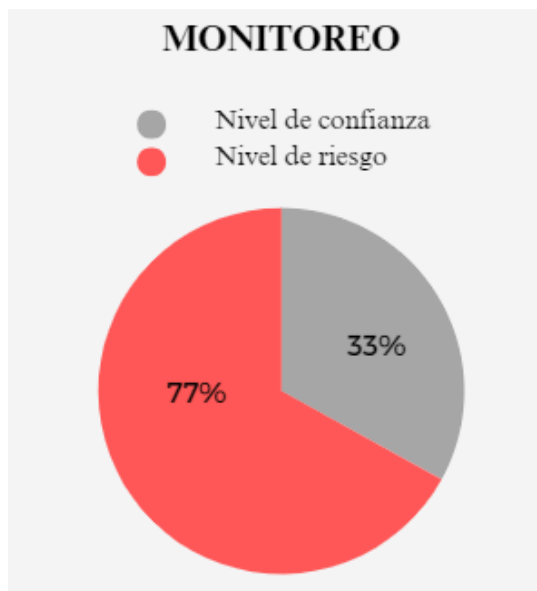
Medición del Nivel de Confianza y Nivel de Riesgo Componente 5

Nivel de confianza	Puntuación total/Valoración total
Calificación total	1
Puntuación total	3
Nivel de confianza	0.33
Nivel de riesgo	1-nivel de confianza
Nivel de riesgo	0.67

Nota: Nivel de confianza y nivel del riesgo. Componente 5. Adaptado de (Zambrano et al.2019).

Figura 9.

Monitoreo



Nota: Diagrama circular del nivel de confianza y riesgo. Componente 5.

Análisis

En este último componente se detalla un nivel de confianza bajo y un nivel de riesgo medio, debido a una mala aplicación del control interno. Se mencionó que las medidas tomadas para corregir las deficiencias durante las auditorías se basan en una normativa específica, aunque ésta no fue mencionada. Además, se señala la falta de realización de

auditorías y la inexistencia de un sistema de monitoreo que facilite el cumplimiento de las políticas del GAD.

Tabla 19.

Identificación Preliminar del Riesgo

**IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DEL RIESGO
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE**

HERRAMIENTAS: FODA/ PESTEL/ DIAMANTE DE PORTER/ ENTREVISTAS/ENCUESTAS/ DELPHI/FOCUS GRUP

FACTOR DE RIESGO	ITEM	SITUACIÓN CON POTENCIAL DAÑO (AMENAZA) EVENTO	PROCESOS	TIPOLOGÍA DEL RIESGO	RESPONSABLE DEL PROCESO
INTERNO	R01	No tienen una normativa interna propia del GAD para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso o baja de los vehículos.	Direccionamiento estratégico	Riesgo Operativo	Alcalde
	R02	Los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso.	Direccionamiento estratégico	Riesgo de gestión	Asistente de Vehículos
	R03	No presentan información disponible sobre los vehículos para realizar auditorías.	Direccionamiento estratégico	Riesgo de gestión	Asistente de Vehículos
	R04	En los documentos de codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen.	Direccionamiento estratégico	Riesgo normativo	Asistente de bienes
	R05	No existen herramientas para corregir las deficiencias o riesgos de los vehículos.	Direccionamiento estratégico	Riesgo Mercado	Dirección administrativa
	R06	No poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	Direccionamiento estratégico	Riesgo Operativo	Dirección administrativa

**IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DEL RIESGO
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE**

HERRAMIENTAS: FODA/ PESTEL/ DIAMANTE DE PORTER/ ENTREVISTAS/ENCUESTAS/ DELPHI/FOCUS GRUP

FACTOR DE RIESGO	ITEM	SITUACIÓN CON POTENCIAL DAÑO (AMENAZA) EVENTO	PROCESOS	TIPOLOGÍA DEL RIESGO	RESPONSABLE DEL PROCESO
R07		No manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos	Direccionamiento operativo	Riesgo normativo	Dirección administrativa
R08		Los conductores manejan con matrículas y licencias caducadas.	Direccionamiento operativo	Riesgo normativo	Asistente de Vehículos
R09		Multas por exceso de velocidad.	Direccionamiento operativo	Riesgo Operativo	Asistente de Vehículos
R10		Multas por desobediencia a los agentes de tránsito.	Direccionamiento operativo	Riesgo Operativo	Asistente de Vehículos
R11		Multas por no utilizar el cinturón de seguridad.	Direccionamiento operativo	Riesgo Operativo	Asistente de Vehículos
R12		Multas por estacionarse en lugares prohibidos.	Direccionamiento operativo	Riesgo Operativo	Asistente de Vehículos

Nota: Identificación preliminar del riesgo. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

En este apartado se presentan los hallazgos encontrados en el GAD Municipal de Antonio Ante, reflejados en la tabla de identificación preliminar del riesgo. En ella, se identifican el direccionamiento de cada riesgo, el tipo de riesgo y el personal responsable, con el objetivo de identificar, categorizar y verificar el impacto que tiene en el GAD.

Análisis del riesgo

Se marcan los Riesgos por su Id, luego se pone su Probabilidad e Impacto. Se Priorizan los Riesgos. Para los Riesgos propuestos se realiza el Plan de Mitigación y el Plan de Contingencia (en la hoja se completan los datos correspondientes).

Tabla 20.

Calificación del Riesgo

Nota			
El riesgo se debe calificar de acuerdo con los siguientes conceptos:			
Probabilidad		Impacto	
valor	descripción	valor	descripción
5	RECURRENTE	5	CATASTRÓFICO
4	MÁS PROBABLE	4	GRAVE
3	POSIBLE	3	SERIO
2	INUSUAL	2	MODERADO
1	REMOTA	1	INSIGNIFICANTE

Nota: Calificación del riesgo. Adaptado de (Mejía 2011).

Tabla 21.

Matriz de Riesgo Inherente

ITEM	DECLARACION DEL RIESGO	Probabilidad/ Impacto	FUNCIONARIO		VALOR	NOMBRE	EVALUACIÓN	ZONA DE RIESGO INHERENTE
			Asistente de bienes	Asistente de vehículos				
1	No tienen una normativa interna propia del GAD para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso o baja de los vehículos.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	3	3	SERIO		
2	Los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso.	P	3	5	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	4	3	SERIO		
3	No presentan información disponible sobre los vehículos para realizar auditorías.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	3	3	SERIO		
4	En los documentos de codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen.	P	4	3	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	3	3	3	SERIO		
5	No existen herramientas para corregir las deficiencias o riesgos de los vehículos.	P	4	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	3	3	SERIO		
6	No poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	3	3	3	SERIO		

ITEM	DECLARACION DEL RIESGO	Probabilidad/ Impacto	FUNCIONARIO		VALOR	NOMBRE	EVALUACIÓN	ZONA DE RIESGO INHERENTE
			Asistente de bienes	Asistente de vehículos				
7	No manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	3	3	SERIO		
8	Los conductores manejan con matrículas y licencias caducadas.	P	1	4	3	POSIBLE	9	9-MODERADO
		I	2	4	3	SERIO		
9	Multas por exceso de velocidad.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	4	3	SERIO		
10	Multas por desobediencia a los agentes de tránsito.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	4	3	SERIO		
11	Multas por no utilizar el cinturón de seguridad.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	4	3	SERIO		
12	Multas por estacionarse en lugares prohibidos.	P	3	4	4	MÁS PROBABLE	12	12-ALTO
		I	2	4	3	SERIO		

Nota: Matriz de riesgo. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

En esta sección, se presentan los hallazgos identificados en una matriz de riesgos, donde se evalúa el riesgo inherente midiendo tanto la probabilidad como el impacto de estos. Esta valoración tiene como objetivo clasificar cada hallazgo en categorías grave, más probable, serio y recurrente. Cada hallazgo se semaforiza según el valor de la evaluación, clasificándolos como de riesgo alto y moderado. Este proceso se realizó siguiendo la guía de la norma australiana, que establece criterios claros para la valoración de los hallazgos. El

objetivo de este análisis es identificar el riesgo inherente que se encuentra en el GAD Municipal de Antonio Ante, resultado de la inadecuada implementación del control interno.

Tabla 22.

Mapa de Calor

IMPACTO					
CATASTROFICO (5)	0	0	0	0	0
GRAVE (4)	0	0	0	0	0
SERIO (3)	0	0	1	11	0
MODERADO (2)	0	0	0	0	0
INSIGNIFICANTE (1)	0	0	0	0	0
PROBABILIDAD	1	2	3	4	5
	REMOTA	INUSUAL	POSIBLE	MÁS PROBABLE	RECURRENTE

Nota: Mapa de calor. Adaptado de (Mejía 2011).

Análisis

En el presente mapa de calor, se identifican 11 eventos con un impacto serio y una probabilidad considerada como más probable, así como 1 evento que presenta un impacto serio con una probabilidad clasificada como posible. Cada uno de estos eventos se ha semaforizado de acuerdo con su evaluación. Estos hallazgos revelan riesgos significativos que podrían afectar el rendimiento laboral en la institución. Es crucial implementar medidas efectivas para mitigar estos riesgos y establecer un monitoreo continuo para aplicar acciones correctivas oportunas, teniendo como fin mejorar la capacidad del GAD de Antonio Ante para tomar decisiones acertadas.

Tabla 23.

Nivel de Severidad

NIVEL DE SEVERIDAD		
C - I	CRITICO	15-25
C - II	ALTO	10-12
C - III	MODERADO	8-9
C - IV	BAJO	1-6

Nota: Nivel de severidad. Adaptado de (Mejía 2011).

Análisis

Para evaluar el nivel de severidad, se utilizan los valores establecidos en la tabla de la matriz de riesgo inherente. En total, se identifican once eventos con una ponderación de 12, los cuales se clasifican en el segmento II como riesgos altos. Esta clasificación indica que los riesgos detectados requieren la implementación de estrategias que contribuyan a su mejora. Además, se encuentra un evento con una ponderación de 9, que se clasifica en el segmento III como riesgo moderado, atribuible a una gestión inadecuada en la institución.

Estos hallazgos permitieron evaluar la magnitud de los riesgos asociados, lo que sugiere la necesidad de implementar políticas efectivas para mitigar estos riesgos y asegurar un entorno seguro y operativo para el GAD Municipal de Antonio Ante.

Tabla 24.

Matriz de Riesgo Residual

ITEM	RIESGO	Probabilidad/ Impacto	FUNCIONARIO		DETALLE DEL CONTROL	TIPO DE CONTROL	EFICIENCIA DEL CONTROL	VALOR	VALOR RESIDUAL	NOMBRE	EVALUACION	ZONA DE RIESGO INHERENTE
			asistente de bienes	asistente de vehículos								
1	No tienen una normativa interna propia del GAD para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso o baja de los vehículos.	P	3	2	Manual de procedimientos	PREVENTIVO	50%	3	2	INUSUAL	4	4-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
2	Los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso.	P	3	4	Sistema de registro de salida/entrada	PREVENTIVO	50%	3	2	INUSUAL	6	6-BAJO
		I	4	4				3	3	SERIO		
3	No presentan información disponible sobre los vehículos para realizar auditorías.	P	2	3	Registro actualizado de vehículos	DETECTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
4	En los documentos de codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen.	P	3	3	Verificación constante de placas	DETECTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
5	No existen herramientas para corregir las deficiencias o riesgos de los vehículos.	P	3	2	Sistema de gestión de mantenimiento	CORRECTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	1	2				2	2	MODERADO		
6		P	3	3		PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	

	No poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	I	2	2	Programa de mantenimiento			2	2	MODERADO		6-BAJO
7	No manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos	P	3	2	Procedimiento de renovación	PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
8	Los conductores manejan con matrículas y licencias caducadas.	P	3	3	Verificación de matrículas/licencias	DETECTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
9	Multas por exceso de velocidad.	P	3	3	Programa de concienciación	PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
10	Multas por desobediencia a los agentes de tránsito.	P	3	3	Manual de normas de tránsito	PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
11	Multas por no utilizar el cinturón de seguridad.	P	3	3	Política de uso del cinturón	PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		
12	Multas por estacionarse en lugares prohibidos.	P	2	3	Programa de concienciación	PREVENTIVO	50%	3	2	POSIBLE	6	6-BAJO
		I	2	2				2	2	MODERADO		

Nota: Matriz de riesgo. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

En este apartado, se llevará a cabo un análisis detallado sobre el tipo de control y el nivel de eficiencia con el que se gestionarán los riesgos. Este análisis permitirá asignar valores a la probabilidad y al impacto de cada riesgo, lo que facilitará la determinación de su semaforización y el cálculo del riesgo residual. El riesgo residual se define como el riesgo que permanece después de implementar los controles necesarios en el GAD de Antonio Ante, con el objetivo de mitigarlos o reducirlos al mínimo posible.

Tabla 25.

Mapa de Calor Riesgo Residual

IMPACTO					
CATASTROFICO (5)	0	0	0	0	0
GRAVE (4)	0	0	0	0	0
SERIO (3)	0	0	1	0	0
MODERADO (2)	0	0	11	0	0
INSIGNIFICANTE (1)	0	0	0	0	0
PROBABILIDAD	1	2	3	4	5
	REMOTA	INUSUAL	POSIBLE	MÁS PROBABLE	RECURRENTE

Nota: Mapa de calor. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

En el mapa de calor, después de haber plasmado los hallazgos y establecido los valores y controles correspondientes, se observa que existen un evento serio con un impacto y probabilidad de 3, así como 11 eventos moderados con un impacto de 2 y una probabilidad de 3. Esto indica que, tras la implementación de los controles necesarios, estos riesgos pueden ser reducidos, lo que mejorará la gestión del GAD de Antonio Ante.

Tabla 26.

Nivel de Severidad Riesgo Residual

NIVEL DE SEVERIDAD		
C - I	CRITICO	15-25
C - II	ALTO	10-12
C - III	MODERADO	8-9
C - IV	BAJO	1-6

Nota: Mapa de calor. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

El nivel de severidad del riesgo residual ha determinado que 11 hallazgos se encuentran clasificados en el segmento IV, con una calificación de 6, mientras que un hallazgo tiene una calificación de 4. Esta evaluación permite establecer la gravedad o impacto que pueden tener los riesgos en el GAD de Antonio Ante, tras la implementación de los controles correspondientes como un adecuado manejo del control interno.

Tabla 27.

Plan de Contingencia

GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE											Código: Fm-20					
SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN											Versión: 4,0					
Formato											Fecha:					
MAPA DE RIESGOS INSTITUCIONAL											Hoja 1 de 1					
Ítem	Tipo riesgo	Proceso	Riesgo	Impacto	Probabilidad	Riesgo inherente	Riesgo residual	Opciones de manejo	Acción de mejora							
									Acción requerida para mitigar el riesgo	Responsable			Cronograma		Indicador/evidencia	frecuencia de medición
Nombre	Cargo	Dependencia	Fecha inicio	Fecha final												
R1	Riesgo Operativo	Direccionamiento estratégico	No tienen una normativa interna propia del GAD para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso	3	4	12-ALTO	12	Reducir el riesgo.	Implementar una normativa propia del GAD	Cesar Escobar	Alcalde	Dirección administrativa y financiera	5/1/2025	1/6/2025	Documentos de creación de normativa	Mensual

			o baja de los vehículos.													
R2	Riesgo de gestión	Direccionamiento estratégico	Los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso	3	5	15-CRITICO	6	Evitar el riesgo.	Implementar personal específico para medir el kilometraje	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	5/3/2025	15/4/2025	Contratos del personal	Mensual
R3	Riesgo de gestión	Direccionamiento estratégico	No presentan información disponible sobre los vehículos para realizar auditorías	4	5	20-CRITICO	20	Reducir el riesgo.	Entrega de documentos	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	15//2025	3/6/2025	Auditorías realizadas	6 meses

R4	Riesgo normativo	Direccionamiento estratégico	En los documentos de codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen.	3	4	12-ALTO	12	Evitar el riesgo.	Adaptarse y cumplir con la normativa	Lucía Siza	Asistente de bienes	Dirección administrativa y financiera	1/1/2025	1/2/2025	Documentos con información completa	Mensual
R5	Riesgo Mercado	Direccionamiento estratégico	No existen herramientas para corregir las deficiencias identificadas.	3	3	9-MODERADO	9	Asumir el riesgo.	Implementar herramientas para medir los riesgos	área vehículos	Dirección administrativa	Dirección administrativa y financiera	3/3/2025	3/5/2025	Implementación de herramientas	Mensual
R6	Riesgo Operativo	Direccionamiento estratégico	No poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos	2	3	6-BAJO	6	Evitar el riesgo.	Implementar políticas para el mantenimiento	área vehículos	Dirección administrativa	Dirección administrativa y financiera	3/4/2025	3/6/2025	Documentos de nuevas políticas	Mensual

R7	Riesgo normativo	Direccionamiento operativo	No manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos	3	4	12-ALTO	12	Asumir el riesgo.	Implementar sistemas automáticos para la gestión y seguimiento de las renovaciones.	área vehículos	Dirección administrativa	Dirección administrativa y financiera	3/6/2025	3/7/2025	Revisión de documentos de los conductores	Mensual
R8	Riesgo normativo	Direccionamiento operativo	Los conductores manejan con matrículas y licencias caducadas	4	4	16-CRITICO	16	Reducir el riesgo.	Implementar campañas educativas y de concienciación dirigidas a los conductores sobre la importancia de mantener sus matrículas y licencias actualizadas.	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	12/1/2025	8/2/2025	Documentos de constancia de actualización de matrículas y licencias	Mensual

R9	Riesgo Operativo	Direccionamiento operativo	Multas por exceso de velocidad	4	5	20-CRITICO	20	Reducir el riesgo.	Establecer un sistema para monitorear la efectividad de las medidas de control de velocidad implementadas.	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	20/1/2025	20/2/2025	Verificación en la página web de la ANT	Mensual
R10	Riesgo Operativo	Direccionamiento operativo	Multas por desobediencia a los agentes de tránsito	3	4	12-ALTO	12	Reducir el riesgo.	Asegurar que las normativas relacionadas con la desobediencia a los agentes de tránsito estén claramente definidas y comunicadas a los conductores.	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	21/1/2025	21/2/2025	Verificación en la página web de la ANT	Mensual
R11	Riesgo Operativo	Direccionamiento operativo	Multas por no utilizar el cinturón de seguridad	3	4	12-ALTO	12	Reducir el riesgo.	Revisar periódicamente las normativas y sanciones	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	22/1/2025	22/2/2025	Verificación en la página web de la ANT	Mensual

								relacionadas con el uso del cinturón de seguridad para asegurar que sean efectivas								
R12	Riesgo Operativo	Direccionamiento operativo	Multas por estacionarse en lugares prohibidos	3	4	12-ALTO	12	Reducir el riesgo.	Implementar un sistema de monitoreo continuo para evaluar la efectividad de las medidas implementadas.	Patricio Andrade	Asistente de Vehículos	Dirección administrativa y financiera	23/1/2025	23/2/2025	Verificación en la página web de la ANT	Mensual

Nota: Plan de contingencia. Adaptado de (Mejía 2011).

Comentario

En esta sección del plan de contingencia, se elaboró una tabla que detalla los hallazgos complementados con la información de la tabla de identificación preliminar del riesgo y de la matriz de riesgos. El objetivo de esta tabla es ofrecer opciones de manejo para cada riesgo, incluyendo posibles acciones para mitigar los riesgos, los responsables que deben liderar cada hallazgo, un cronograma para implementar las acciones pertinentes, un indicador o evidencia que se pueda gestionar dentro de la institución y la frecuencia de medición. Todo esto tiene como finalidad asegurar que el GAD pueda controlar las deficiencias identificadas.

Acciones de mejora

Diagnóstico

El proceso de verificación del control interno y la aplicación de COSO I, junto con sus componentes, ha proporcionado datos cruciales sobre el desempeño del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Antonio Ante en la gestión de vehículos. A partir de esta información, se ha llevado a cabo un análisis de las actividades administrativas, destacando la importancia de una planificación detallada y la implementación efectiva de herramientas de medición. El objetivo es asegurar el cumplimiento riguroso de todos los parámetros establecidos por la institución, fortaleciendo así las prácticas de manejo y gestión de los vehículos. Para García et al. (2019) el diagnóstico, la planeación estratégica y financiera, y controles adecuados son factores clave en la toma de decisiones para enfrentar los diversos problemas económicos y sociales del contexto en que se encuentran inmersas.

Tabla 28.

Análisis de Hallazgos 1

Hallazgo H1	No tienen una normativa interna propia del GAD para la recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso o baja de los vehículos.
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de estructura organizativa • No cuenta con los recursos humanos, técnicos o financieros necesarios para desarrollar y mantener una normativa interna completa para la gestión de vehículos • La falta de personal capacitado o con experiencia específica en la gestión de activos • La falta de incentivos claros o la percepción de baja prioridad hacia la gestión de activos
Posibles acciones	Elaboración de políticas y procedimientos detallados que cubran los aspectos relacionados a los vehículos, asegurando que sean claros, concisos y fácilmente aplicables por todo el personal involucrado.

Nota: Acción de mejora hallazgo 1.

Tabla 29.

Análisis de Hallazgos 2

Hallazgo H2	Los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un procedimiento claro y formalizado que detalle cómo debe llevarse a cabo el registro de los vehículos al salir de la institución y la verificación del kilometraje • Capacitación insuficiente del personal • Deficiencias en los sistemas de registro • No hay una supervisión efectiva sobre las actividades de gestión de vehículos
Posibles acciones	Evaluar y actualizar los sistemas de registro existentes o implementar nuevos sistemas que faciliten la gestión y supervisión de los movimientos de vehículos y el control del kilometraje por el asistente de vehículos.

Nota: Acción de mejora hallazgo 2.

Tabla 30.

Análisis de Hallazgos 3

Hallazgo H3	No presentan información disponible sobre los vehículos para realizar auditorías
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Carece de sistemas adecuados para mantener registros actualizados y accesibles sobre los vehículos • No hay procedimientos estandarizados para documentar la información relevante de los vehículos • La información sobre los vehículos podría estar dispersa en diferentes departamentos o sistemas
Posibles acciones	Realizar una auditoría inicial para identificar la información actualmente disponible y las áreas donde hay deficiencias, utilizando esta información para establecer un punto de partida y priorizar acciones correctivas.

Nota: Acción de mejora hallazgo 3.

Tabla 31.

Análisis de Hallazgos 4

Hallazgo H4	En los documentos de codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen.
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Procedimientos inadecuados o poco claros para el registro de las placas de los vehículos al momento de su adquisición o asignación. • La falta de un proceso para verificar y mantener actualizados los registros de placas de vehículos • Errores durante la introducción de datos o documentación inicial de los vehículos
Posibles acciones	Proporcionar capacitación adecuada al personal a cargo en la gestión de vehículos sobre la importancia de registrar correctamente las placas y seguir los procedimientos establecidos.

Nota: Acción de mejora hallazgo 4.

Tabla 32.

Análisis de Hallazgos 5

Hallazgo H5	No existen herramientas para corregir las deficiencias identificadas.
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Limitaciones presupuestarias que dificulten la adquisición de herramientas adecuadas para corregir las deficiencias identificadas. • Falta de personal capacitado
Posibles acciones	Evaluar y adoptar herramientas tecnológicas que puedan mejorar la eficiencia en la gestión de deficiencias y asegurar el seguimiento adecuado de las correcciones implementadas.

Nota: Acción de mejora hallazgo 5.

Tabla 33.

Análisis de Hallazgos 6

Hallazgo H6	No poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de planificación estratégica • Limitaciones en recursos financieros, humanos o técnicos pueden haber impedido la implementación de políticas efectivas de mantenimiento preventivo y correctivo. • Personal no capacitado
Posibles acciones	Establecer políticas claras y detalladas que definan los procedimientos para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, incluyendo frecuencias, responsabilidades y estándares de calidad.

Nota: Acción de mejora hallazgo 6.

Tabla 34.

Análisis de Hallazgos 7

Hallazgo H7	No manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de normativa interna • Falta de comprensión por parte del personal sobre los requisitos legales y normativos relacionados con la renovación del seguro y las licencias de los vehículos. • Existencia de procedimientos desactualizados • Deficiencias en los mecanismos de seguimiento y control para asegurar que los vehículos cuenten con seguros y licencias válidos
Posibles acciones	Adoptar sistemas de gestión de activos que faciliten la planificación y seguimiento de las fechas de vencimiento de seguros y licencias, también capacitación regular al personal involucrado en la gestión de vehículos sobre los procedimientos actualizados y la importancia del cumplimiento normativo.

Nota: Acción de mejora hallazgo 7.

Tabla 35.

Análisis de Hallazgos 8

Hallazgo H8	Los conductores manejan con matrículas y licencias caducadas
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiencias en los mecanismos de seguimiento y control para verificar la vigencia de las matrículas y licencias de los conductores. • Limitaciones financieras o administrativas que impiden a los conductores pagar las tarifas • Insuficiente capacitación del personal
Posibles acciones	<p>Establecer un sistema automatizado para monitorear las fechas de vencimiento de matrículas y licencias, y enviar recordatorios a los conductores y al personal responsable.</p> <p>Implementar canales efectivos de comunicación interna</p>

Nota: Acción de mejora hallazgo 8.

Tabla 36.

Análisis de Hallazgos 9

Hallazgo H9	Multas por exceso de velocidad, desobediencia a los agentes de tránsito, no utilizar el cinturón de seguridad y por estacionarse en lugares prohibidos.
Causa	<ul style="list-style-type: none"> • Los conductores pueden no estar adecuadamente informados sobre las normas de tránsito y los riesgos asociados al incumplimiento. • Conductores pueden no estar plenamente conscientes de las consecuencias legales y de seguridad. • Falta de campañas de concienciación
Posibles acciones	<p>Mejorar los procedimientos y la eficiencia en la gestión de infracciones para asegurar una aplicación oportuna y efectiva de las sanciones.</p> <p>Realizar programas de educación vial y capacitación regular para conductores sobre las normativas de tránsito y seguridad vial.</p>

Nota: Acción de mejora hallazgo 9.

Tabla 37.

Análisis de Hallazgos 10

Otras posibles acciones	<ul style="list-style-type: none">• Implementar medidas para restringir la entrada exclusivamente a vehículos.• Contratar personal de seguridad para los vehículos, que registre los horarios de entrada y salida de la institución, supervise el kilometraje, y garantice que se utilicen exclusivamente para fines específicos del GAD.• Para asegurar la seguridad de los choferes, implementar pasos de cebra o veredas en el estacionamiento para facilitar su tránsito y prevenir accidentes.
--------------------------------	---

Nota: Acción de mejora a otros hallazgos.

Conclusiones

Mediante los datos recopilados del GAD Municipal de Antonio Ante, hemos alcanzado las siguientes conclusiones:

- Las cuentas de los activos fijos representan el 52% del total de activos, equivalente a \$29,796,806.92, y los vehículos representan el 5.27% equivalente a \$ 1570581,34 los cuales corresponden a 46 vehículos, que se dividen en 12 livianos, 4 semi pesados, 13 recolectores de basura, 5 motocicletas y 12 maquinarias y equipos, con una depreciación de \$1.009.779,27.
- En base a los objetivos planteados en el inicio, se puede concluir que no se cumplió con la implementación adecuada del control interno, se realizó una evaluación a través de COSO I con sus cinco componentes, indicando que no cumple con los estándares adecuados, los hallazgos que se encontraron son los siguientes: no manejan una adecuada gestión de los vehículos el cual garantice la eficiencia operativa, no presentan información para realizar auditorías, la codificación las placas de los vehículos no se encuentran registradas de manera correcta y otras no existen, no poseen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo, no manejan procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos, los vehículos al momento de salir de la institución no son registrados y no se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso y no se realiza capacitaciones sobre las políticas y procedimientos de los vehículos para el personal en su adquisición, uso y mantenimiento, gracias a la

investigación, se logró identificar las áreas que necesitan un estudio más profundo y detallado.

- En relación con los resultados obtenidos a través del cuestionario de control interno, se lograron plasmar los hallazgos en una matriz de riesgos. Mediante esta herramienta, se valoró la probabilidad e impacto de cada hallazgo. Además, se identificaron los riesgos tanto residual como inherente. Estos resultados se representaron visualmente mediante un mapa de calor y un nivel de severidad, clasificando los hallazgos en riesgo bajo, moderado, alto y crítico.
- Finalmente, se logró generar una propuesta de mejora a través de un cuadro de debilidades donde se especificaron las causas y las posibles acciones. Estas incluyeron la implementación de una normativa interna específica para el GAD, el establecimiento de políticas y procedimientos claros para la adquisición, uso, mantenimiento y depreciación de los vehículos, la realización de capacitaciones periódicas para mitigar riesgos como multas, sanciones y caducidad de matrículas y licencias, la programación de auditorías al menos una vez durante el período para evaluar el estado de los vehículos, la contratación de personal de seguridad para los vehículos para registrar los horarios de entrada y salida de la institución, supervisar el kilometraje y garantizar que se utilicen exclusivamente para fines específicos del GAD, así como la implementación de señaléticas en el estacionamiento para facilitar su tránsito y prevenir accidentes. Estas medidas tuvieron como objetivo mejorar la implementación del control interno en el GAD de Antonio Ante.

Recomendaciones

Se recomienda al GAD de Antonio tomar en cuenta las siguientes recomendaciones para mejorar la gestión de los vehículos:

- Establecer una normativa interna clara y específica que regule todas las etapas del ciclo de vida de los vehículos: recepción, registro, identificación, almacenamiento, distribución, custodia, uso, control, egreso y baja.
- Documentar y establecer procedimientos claros y obligatorios para registrar la salida y entrada de los vehículos, incluyendo la verificación del kilometraje. Esto asegura un control adecuado y transparente sobre el uso de los vehículos.
- Mantener una base de datos actualizada y accesible que contenga información detallada sobre cada vehículo, incluyendo placas registradas correctamente y otras identificaciones necesarias. Esta base de datos debe ser la fuente oficial para auditorías y controles internos.
- Establecer procedimientos para corregir deficiencias identificadas, tanto en los vehículos como en los procesos administrativos. Esto incluye acciones correctivas inmediatas y planes de mejora a largo plazo para evitar problemas recurrentes.
- Implementar programas de capacitación continua para los conductores, asegurando que estén al tanto de las normativas de tránsito, evitando multas por exceso de velocidad, desobediencia a agentes de tránsito, falta de uso del cinturón de seguridad y estacionamiento en lugares prohibidos.

- Realizar auditorías periódicas para verificar el cumplimiento de todas las políticas y procedimientos establecidos. Esto ayuda a identificar áreas de mejora continua y garantiza la transparencia en la gestión de los vehículos.
- Establecer y seguir procedimientos claros y oportunos para la renovación de seguros y licencias de conducir de los vehículos. Esto asegura que todos los vehículos estén debidamente asegurados y que los conductores estén legalmente autorizados para operarlos.
- Dar de baja a los vehículos que se encuentran en mal estado a través de un levantamiento de necesidades para la compra o actualización de la planta automotora.

Referencias bibliográficas

- Abdalla AlassuliA, M. A. (2023). *Machine Translated by Google Machine Translated by Google A ., El del control interno y la divulgación electrónica en el de auditoría electrónica en las sociedades anónimas industriales jordanas.* 1–27.
- Abreu, L. (2012). *Hipótesis , Método & Diseño de Investigación (Hypothesis , Method & Research Design).* 7(2), 187–197.
- Abreu Luis. (2014). El Método de la Investigación Research Method. *Daena: International Journal of Good Conscience*, 9(3), 195–204.
- Aros, L. H., Cossio, L. G., Licenia, J., Parra, O., Tatiana, G., & Prada, A. (2021). *Resumen Introducción Materiales y Métodos Metodología.* 1–20.
- Badillo, F. (2009). Normas De Control Interno De La Contraloria General Del Estado. *Registro Oficial*, 87, 1–79.
http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_cge_12_nor_con_int_400_cge.pdf
- Bernasconi, J., & Malach, V. (2017). *REGISTRO de BIENES.* 1–9.
- Cabrera, D. R. (2010). *Ventajas y desventajas del uso de un método deductivo/inductivo.* 3(2). <https://ciencia.lasalle.edu.co/gs/vol3/iss2/13/>
- Contraloría General del Estado. Normas de Control Interno para las Entidades, Organismos del Sector Público y de las Personas Jurídicas de Derecho Privado que dispongan de Recursos Públicos. *Acuerdo 039-CG-2009 91*, 1–86 (2012).

- Encalada Morocho, D. C., Paredes Tobar, J. A., & Gil Espinoza, D. J. (2020). El control interno de los activos fijos y su incidencia en los estados financieros del sector público. *Revista Científica Ciencia y Tecnología*, 20(25), 46–57.
<https://doi.org/10.47189/rcct.v20i25.274>
- García-Moreno, E., Mapén-Franco, F., & Berttolini-Díaz, G. (2019). Marco Analítico De La Gestión Financiera En Las Pequeñas Y Medianas Empresas: Problemas Y Perspectivas De Diagnóstico. *Ciencia Unemi*, 12(31), 128–139.
<https://doi.org/10.29076/issn.2528-7737vol12iss31.2019pp128-139p>
- García Zambrano, X. & Sánchez Enríquez, J. Evaluación del Control Interno a la Gestión de Inventarios de IMPORELLANA S.A en Santo Domingo, periodo 2017. *Cienc. Soc. y Económicas* 3, 38–57 (2019).
- Hladika, M., Gulin, D., & Bernat, I. (2021). Revaluation as a model of subsequent measurement of property, plant, and equipment – case of croatia. *Croatian Economic Survey*, 23(1), 63–95. <https://doi.org/10.15179/ces.23.1.3>
- IAASB. (2021). *Norma Internacional de Auditoría 315 (Revisada) Identificación y Valoración del Riesgo de Incorrección Material NIA-ES 315*. 315, 1–99.
www.ifac.org
- Kadri, MH, Wardi, J., Bakar, ZA, Amin, JM y Zakaria, NB (2021). Relevancia del valor de las propiedades, plantas y equipos y reserva de revaluación de activos: cómo mantener la confiabilidad de los informes financieros y evitar errores de juicio. *Revista de información gerencial y ciencias de la decisión*, 24(T1), 1-10.
- LRTI. (2024). *REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DE RÉGIMEN*

TRIBUTARIO INTERNO.

- Martínez, P. C. (2006). El método de estudio de caso: Estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento y Gestión: Revista de La División de Ciencias Administrativas de La Universidad Del Norte*, 20, 165–193. <https://doi.org/10.1055/s-0029-1217568>
- Mejía, C. (2011). *Administración de riesgos. Tipos de Riesgos*.
- Meneses, J. (2016). El cuestionario. *Técnicas de Investigación Social y Educativa*, 5–57. <http://www.nodo50.org/sindpitagoras/Likert.htm>
- Navas, Loor, López, H. (2023). *Administración de la cartera impaga en la rentabilidad : una aplicación estadística clasificatoria en bancos Nonperforming portfolio management in profitability : a statistical application to bank rating Resumen*. 1603–1616.
- NIC 16. (2016). Propiedades, Planta y Equipo Índice. *Planta*, 2012, 17.
- NIC 38. (2016). Activos Intangibles - NIC 38. *IFRS Foundation*, 1565–1604.
- Ortiz Mosquera, C. G. (2021). Control Interno Coso Erm Aplicado Al Talento Humano Del Sector Público En Ecuador. *Revista Enfoques*, 5(17), 32–39. <https://doi.org/10.33996/revistaenfoques.v5i17.103>
- Pérez y Rodríguez. (2017). *Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento*. 82, 179–200.
- PYMES, N. para. (2009). *Norma Internacional de Información Financiera para Pequeñas y Medianas Entidades (NIIF para las PYMES)*.

Reglamento General Sustitutivo para la Administración, U., & público, manejo y control de los bienes e inventarios del sector. (2024). *Suplemento del Registro Oficial No. 38*, 14 de Junio 2005. 388, 1–56.

Verdú, J. (2015). *Plan de contingencia de tecnologías de la información en entornos distribuidos*. 1–84. <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/22424>

Zeina Khdier Abass. (2023). *INTEGRACIÓN ENTRE COBIT Y COSO PARA CONTROL INTERNO Y SU REFLEXIÓN SOBRE EL RIESGO DE AUDITORÍA CON CORPORATIVO LA GOBERNANZA COMO VARIABLE MEDIADORA*. 78017.

Fierro Martínez, Á. M. (2009). *Contabilidad de activos: (2 ed.)*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones. Recuperado de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/69090?page=189>.

Estupiñán Gaitán, R. (2016). *Control interno y fraudes: análisis de informe COSO I, II y III con base en los ciclos transaccionales: (ed.)*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones. Recuperado de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/70433?page=47>.

Sánchez Fernández, E. L. & Grados Espinosa, J. Á. (2017). *La entrevista en las organizaciones: (3 ed.)*. Editorial El Manual Moderno. <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/39763?page=80>

Mantilla Blanco, S. A. (2013). *Auditoría del control interno: (3 ed.)*. Ecoe Ediciones. <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/114316?page=23>

Abdalla AlassuliA, M. A. (2023). *Machine Translated by Google Machine Translated by*

Google A., *El del control interno y la divulgación electrónica en el de auditoría electrónica en las sociedades anónimas industriales jordanas*. 1–27.

Abreu, L. (2012). *Hipótesis , Método & Diseño de Investigación (Hypothesis , Method & Research Design)*. 7(2), 187–197.

Abreu Luis. (2014). El Método de la Investigación Research Method. *Daena: International Journal of Good Conscience*, 9(3), 195–204.

Aros, L. H., Cossio, L. G., Licenia, J., Parra, O., Tatiana, G., & Prada, A. (2021). *Resumen Introducción Materiales y Métodos Metodología*. 1–20.

Badillo, F. (2009). Normas De Control Interno De La Contraloria General Del Estado. *Registro Oficial*, 87, 1–79.

http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_cge_12_nor_con_int_400_cge.pdf

Bernasconi, J., & Malach, V. (2017). *REGISTRO de BIENES*. 1–9.

Cabrera, D. R. (2010). *Ventajas y desventajas del uso de un método deductivo/inductivo*. 3(2). <https://ciencia.lasalle.edu.co/gs/vol3/iss2/13/>

Encalada Morocho, D. C., Paredes Tobar, J. A., & Gil Espinoza, D. J. (2020). El control interno de los activos fijos y su incidencia en los estados financieros del sector público. *Revista Científica Ciencia y Tecnología*, 20(25), 46–57.

<https://doi.org/10.47189/rcct.v20i25.274>

García-Moreno, E., Mapén-Franco, F., & Berttolini-Díaz, G. (2019). Marco Analítico De La Gestión Financiera En Las Pequeñas Y Medianas Empresas: Problemas Y

Perspectivas De Diagnóstico. *Ciencia Unemi*, 12(31), 128–139.

<https://doi.org/10.29076/issn.2528-7737vol12iss31.2019pp128-139p>

Hladika, M., Gulin, D., & Bernat, I. (2021). Revaluation as a model of subsequent measurement of property, plant, and equipment – case of croatia. *Croatian Economic Survey*, 23(1), 63–95. <https://doi.org/10.15179/ces.23.1.3>

IAASB. (2021). *Norma Internacional de Auditoría 315 (Revisada) Identificación y Valoración del Riesgo de Incorrección Material NIA-ES 315*. 315, 1–99.

www.ifac.org

LRTI. (2024). *REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO*.

Martínez, P. C. (2006). El método de estudio de caso: Estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento y Gestión: Revista de La División de Ciencias Administrativas de La Universidad Del Norte*, 20, 165–193. <https://doi.org/10.1055/s-0029-1217568>

Mejía, C. (2011). *Administración de riesgos. Tipos de Riesgos*.

Meneses, J. (2016). El cuestionario. *Técnicas de Investigación Social y Educativa*, 5–57.

<http://www.nodo50.org/sindpitagoras/Likert.htm>

Navas, Loor, López, H. (2023). *Administración de la cartera impaga en la rentabilidad : una aplicación estadística clasificatoria en bancos Nonperforming portfolio management in profitability : a statistical application to bank rating Resumen*. 1603–1616.

- NIC 16. (2016). Propiedades, Planta y Equipo Índice. *Planta*, 2012, 17.
- NIC 38. (2016). Activos Intangibles - NIC 38. *IFRS Foundation*, 1565–1604.
- Ortiz Mosquera, C. G. (2021). Control Interno Coso Erm Aplicado Al Talento Humano Del Sector Público En Ecuador. *Revista Enfoques*, 5(17), 32–39.
<https://doi.org/10.33996/revistaenfoques.v5i17.103>
- Pérez y Rodríguez. (2017). *Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento*. 82, 179–200.
- PYMES, N. para. (2009). *Norma Internacional de Información Financiera para Pequeñas y Medianas Entidades (NIIF para las PYMES)*.
- Reglamento General Sustitutivo para la Administración, U., & público, manejo y control de los bienes e inventarios del sector. (2024). *Suplemento del Registro Oficial No. 38 , 14 de Junio 2005*. 388, 1–56.
- Verdú, J. (2015). *Plan de contingencia de tecnologías de la información en entornos distribuidos*. 1–84. <http://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/22424>
- Velezmore Velásquez, C. A. & Calvanapón Alva, F. A. La auditoría tributaria preventiva y su efecto en el riesgo tributario en la empresa Protex S.A.C. Trujillo año 2018. *3C Empres. Investig. y Pensam. crítico* 9, 107–131 (2020).
- Zeina Khdier Abass. (2023). *INTEGRACIÓN ENTRE COBIT Y COSO PARA CONTROL INTERNO Y SU REFLEXIÓN SOBRE EL RIESGO DE AUDITORÍA CON CORPORATIVO LA GOBERNANZA COMO VARIABLE MEDIADORA*. 78017.

Sánchez Fernández, E. L. & Grados Espinosa, J. Á. (2017). La entrevista en las organizaciones: (3 ed.). Editorial El Manual Moderno.

<https://elibro.net/es/ereader/utnorte/39763?page=80>

Parraguez, S.M. Chunga, G.R, Flores, M.M, Romero, R.Y. (2017). *El estudio y la investigación documental: estrategias metodológicas y herramientas TIC*. Chiclayo-Perú:

EMDECOSEGE

Hernández León, R. A. (2011). *El proceso de investigación científica: (ed.)*. Editorial Universitaria. <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/71435?page=56>

Hernández, F. (2001). *Investigación documental y comunicación científica: (ed.)*. Universidad Abierta para Adultos (UAPA).

<https://elibro.net/es/ereader/utnorte/175600?page=80>

Isabel Estrada, Ana Cecilia Andrade Martínez y María Elena Espín Oleas (2018): "Riesgo operacional: control y mitigación en pérdidas financieras de Cooperativas Segmento 4", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, (marzo 2018).

Galindo Alvarado, J. & Guerrero Reyes, J. (2016). Contabilidad gubernamental: (ed.). Grupo Editorial Patria. <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/40425?page=17>

Juan Carlos Román Fuentes. (2017). ESTADOS FINANCIEROS BÁSICOS 2017: Proceso de elaboración y reexpresión: Ediciones Fiscales ISEF.

ANEXOS

Anexo 1

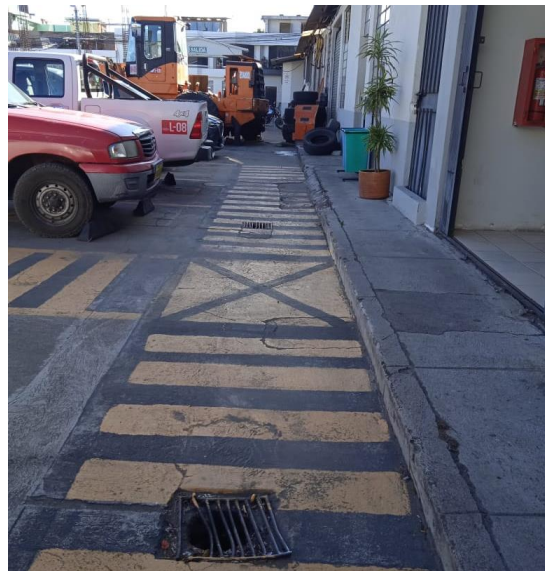
Cuestionario de control interno

PREGUNTA	SI	NO	OBSERVACION
¿Existe una política o normativa de gestión de activos fijos, específicamente para vehículos?			
¿Los activos fijos mantienen una codificación?			
¿Se designa a un responsable de activos fijos que supervise la gestión y mantenimiento de vehículos?			
¿Se realizan evaluaciones periódicas de riesgos específicamente relacionados con los vehículos del GAD?			
¿Qué controles se implementan para mitigar los riesgos identificados en relación con los vehículos?			
¿Los vehículos al momento de salir de la institución son registrados, se verifica el kilometraje de salida y el de ingreso?			
¿Cuándo existe multas, quien es el responsable de cubrir dicho gasto?			
¿Cómo se adquieren los vehículos? ¿Existe un proceso formal de adquisición, aprobación y entrega a cada custodio?			
¿Se lleva un registro actualizado de todos los vehículos propiedad del GAD?			
¿Cómo se asegura que los vehículos se utilicen solo para fines autorizados y no se desvíen de su uso oficial?			
¿Cuáles son las áreas que reciben comunicación cuando hay cambios en la gestión de los vehículos en el GAD?			
¿Cómo se asegura que la información sobre los vehículos esté disponible para auditorías internas y externas?			
¿Se realizan auditorías regulares de los registros de activos fijos y vehículos?			
¿Qué medidas se toman para corregir las deficiencias identificadas durante las auditorías?			
¿Cuál es el proceso que tiene para que un vehículo entre y salga de la institución?			
¿Qué funcionarios puede hacer uso de los vehículos? ¿Entregan algún documento para el uso de los vehículos?			
¿Cuál es la cantidad de dinero que se gasta en peajes, mantienen recargado, como presupuestan estos gastos?			
¿Los vehículos se encuentran legalmente matriculados a la fecha?			

¿Existen políticas específicas para el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos?			
¿Qué procedimientos se siguen para la renovación del seguro y las licencias de los vehículos?			
¿Existe un sistema de reporte o canal de comunicación para que los empleados informen sobre problemas relacionadas con los vehículos?			
¿Cómo se identifican y evalúan los riesgos específicos de los vehículos que podrían afectar la operación y la seguridad del personal?			
¿Se realiza capacitaciones sobre las políticas y procedimientos de los vehículos para el personal en su adquisición, uso y mantenimiento?			

Anexo 2

Estacionamiento vehículos GAD Antonio Ante



Anexo 3

Estado de situación financiera

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA		
GAD MUNICIPAL DE ANTONIO ANTE		
AL 31 DE DICIMBRE DEL 2023		
Código	Descripción	
	A C T I V O	
	CORRIENTE	8.843.056,21
1.1.1.01.01.	CAJAS RECAUDADORAS	185,82
1.1.1.03.01.	BANCO CENTRAL DEL ECUADOR MONEDA NACIONAL	8.270.084,49
1.1.1.04.01.	BCE FONDOS DE PRESTAMOS Y DONACIONES - TE	48.227,90
1.1.2.01.01.	ANTICIPOS DE REMUNERACIONES TIPO "A"	3.451,83
1.1.2.01.03.	ANTICIPOS DE REMUNERACIONES TIPO "C"	55.616,23
1.1.2.03.01.	ANTICIPOS A CONTRATISTAS DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA	37.722,02
1.1.2.05.01.	ANTICIPOS A PROVEEDORES DE BIENES Y/O SERVICIOS	32.638,66
1.1.2.13.03.	FONDO ROTATIVO INSTITUCIONAL	3.000,00
1.1.3.11.02.	CUENTAS POR COBRAR IMPUESTO SOBRE LA PROPIEDAD	79.934,56
1.1.3.11.07.	CUENTAS POR COBRAR IMPUESTOS DIVERSOS	70.133,34
1.1.3.13.01.	CUENTAS POR COBRAR TASAS GENERALES	40.979,75
1.1.3.13.04.	CUENTAS POR COBRAR TASAS Y CONTRIBUCIONES	72.758,13
1.1.3.17.04.	CUENTAS POR COBRAR MULTAS	11.148,09
1.1.3.19.04.	OTROS NO OPERACIONALES	8.960,98
1.1.3.81.03.	CUENTAS POR COBRAR IVA - COMPRAS RETENCION 100% LEY REF LRTI	72.993,70
1.3.1.01.02.	INVENTARIOS DE VESTUARIO, LENCERIA Y PRENDAS DE PROTECCION	1.228,71
1.3.1.01.04.	INVENTARIOS DE MATERIALES DE OFICINA	33.417,01
1.3.1.01.05.	INVENTARIOS DE MATERIALES DE ASEO	410,65
1.3.1.01.11.	MATERIALES DE INSUMOS, BIENES, MATERIALES Y SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION, ELECTRICOS, PLOMERIA	164,34
	NO CORRIENTE	1.637.076,13
1.2.2.05.04.	ACCIONES	929.789,36
1.2.4.97.07.	ANTICIPOS POR DEVENGAR EJERCICIOS ANTERIORES COMPRA BIENES Y/O SERVICIOS	44.236,36

1.2.4.97.08.	ANTICIPOS POR DEVENGAR EJERCICIOS ANTERIORES CONSTRUCCION OBRAS	253.711,58
1.2.4.98.01.	CUENTAS POR COBRAR DE AÑOS ANTERIORES	409.338,83
	INVERSIONES EN BIENES DE LARGA DURACION	29.796.806,92
1.4.1.01.03.	MOBILIARIOS	140.304,27
1.4.1.01.04.	MAQUINARIAS Y EQUIPOS	2.225.505,26
1.4.1.01.05.	VEHICULOS	1.570.581,34
1.4.1.01.06.	HERRAMIENTAS	474
1.4.1.01.07.	EQUIPOS, SISTEMAS Y PAQUETES INFORMATICOS	638.442,62
1.4.1.01.08.	BIENES ARTISTICOS Y CULTURALES	15.340,00
1.4.1.01.09.	LIBROS Y COLECCIONES	263
1.4.1.01.11.	PARTES Y REPUESTOS	2.200,20
1.4.1.03.01.	TERRENOS	20.804.158,58
1.4.1.03.02.	EDIFICIOS, LOCALES Y RESIDENCIAS	5.047.158,85
1.4.1.99.02.	(-) DEPRECIACION ACUMULADA DE EDIFICIOS, LOCALES Y RESIDENCIAS	-7.274,92
1.4.1.99.03.	(-) DEPRECIACION ACUMULADA DE MOBILIARIOS	-87.271,21
1.4.1.99.04.	(-) DEPRECIACION ACUMULADA DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS	-1.257.797,28
1.4.1.99.05.	(-) DEPRECIACION ACUMULADA DE VEHICULOS	-1.009.779,27
1.4.1.99.07.	(-) DEPRECIACION ACUMULADA DE EQUIPOS SISTEMAS Y PAQUETES INF.	-404.154,82
1.4.3.01.03.	INFRAESTRUCTURA DE ALCANTARILLADO	352.235,46
1.4.3.01.05.	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y VIAS	1.137.765,99
1.4.3.01.07.	CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES	600.094,85
1.9.1.01.03.	SISTEMAS DE INFORMACION	28.560,00
	INVERSIONES EN PROYECTOS Y PROGRAMAS	17.069.181,08
1.5.1.11.05.	REMUNERACIONES UNIFICADAS	496.517,95
1.5.1.11.06.	SALARIOS UNIFICADOS	686.716,38
1.5.1.12.03.	DECIMOTERCER SUELDO	102.862,80
1.5.1.12.04.	DECIMOCUARTO SUELDO	60.422,17
1.5.1.13.04.	COMPENSACION POR TRANSPORTE	11.077,00
1.5.1.13.06.	ALIMENTACION	77.539,00
1.5.1.14.01.	POR CARGAS FAMILIARES	3.249,00
1.5.1.14.08.	SUBSIDIO DE ANTIGUEDAD	20.651,81
1.5.1.15.09.	HORAS EXTRAORDINARIAS Y SUPLEMENTARIAS	49.409,73
1.5.1.15.12.	REMUNERACIONES TEMPORALES	692
1.5.1.16.01.	APORTE PATRONAL	148.531,38
1.5.1.16.02.	FONDO DE RESERVA	93.744,63
1.5.1.32.04.	EDICIÓN, IMPRESIÓN, REPRODUCCIÓN, PUBLICACIONES, SUSCRIPCIONES, FOTOCOPIADO, TRADUCCIÓN, EMPASTADO,	58

1.5.1.32.05.	ESPECTACULOS CULTURALES Y SOCIALES	27.576,85
1.5.1.34.04.	GASTOS EN MAQUINARIAS Y EQUIPOS (INSTALACION, MANTENIMIENTO Y REPARACIONES)	40
1.5.1.34.05.	GASTOS EN VEHICULOS	50
1.5.1.38.02.	INVENTARIOS DE VESTUARIO, LENCERIA, PRENDAS DE PROTECCION, CARPAS Y OTROS	7.085,62
1.5.1.38.03.	INVENTARIOS DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	27.148,72
1.5.1.38.04.	INVENTARIOS DE MATERIALES DE OFICINA	22.867,30
1.5.1.38.05.	INVENTARIOS DE MATERIALES DE ASEO	744,45
1.5.1.38.11.	INVENTARIOS DE INSUMOS, BIENES, MATERIALES Y SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION, ELECTRICIDAD, PLOMER	630,72
1.5.1.38.13.	INVENTARIOS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS	30.751,54
1.5.1.38.19.	INVENTARIOS ADQUISICION DE ACCESORIOS E INSUMOS QUIMICOS Y ORGANICOS	2.067,30
1.5.1.38.21.	INVENTARIOS DE GASTOS PARA SITUACIONES DE EMERGENCIA	5.452,53
1.5.1.39.02.	TASAS GENERALES, IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES, PERMISOS, LICENCIAS Y PATENTES	2.310,00
1.5.1.43.01.	TERRENOS (EXPROPIACION DE BIENES)	23.802,18
1.5.1.45.04.	MAQUINARIAS Y EQUIPOS	30
1.5.1.45.07.	EQUIPOS, SISTEMAS Y PAQUETES INFORMATICOS	1.179,00
1.5.1.46.15.	PLANTAS (BIENES BIOLÓGICOS NO DEPRECIABLES)	5.985,00
1.5.1.51.01.	INFRAESTRUCTURA DE AGUA POTABLE	1.214.306,92
1.5.1.51.03.	INFRAESTRUCTURA DE ALCANTARILLADO	931.536,91
1.5.1.51.04.	INFRAESTRUCTURA DE URBANIZACION Y EMBELLECIMIENTO	570.895,92
1.5.1.51.05.	OBRAS PUBLICAS DE TRANSPORTE Y VIAS	1.165.985,99
1.5.1.51.07.	CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES	1.604.498,42
1.5.1.55.01.	EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA	291.576,88
1.5.1.58.02.	A ENTIDADES DESCENTRALIZADAS Y AUTONOMAS	90.000,00
1.5.1.58.03.	A EMPRESAS PUBLICAS	573.347,36
1.5.1.58.04.	A GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS	35.876,49
1.5.1.92.01.	ACUMULACION DE INVERSIONES EN OBRAS EN PROCESO INFRAESTRUCTURA DE AGUA POTABLE	3.937.455,88
1.5.1.92.03.	ACUMULACION DE INVERSIONES EN OBRAS EN PROCESO INFRAESTRUCTURA DE ALCANTARILLADO	133.921,75
1.5.1.92.05.	ACUMULACION DE INVERSIONES EN OBRAS EN PROCESO TRANSPORTE Y VIAS	237.097,94
1.5.1.92.07.	ACUMULACION DE INVERSIONES EN OBRAS EN PROCESO CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES	1.925.796,51
1.5.2.31.05.	TELECOMUNICACIONES	29.107,83
1.5.2.32.05.	ESPECTACULOS CULTURALES Y SOCIALES	94.929,69
1.5.2.32.09.	SERVICIOS DE ASEO	36.205,87

1.5.2.34.04.	GASTOS EN MAQUINARIAS Y EQUIPOS (INSTALACION, MANTENIMIENTO Y REPARACIONES)	42
1.5.2.34.05.	GASTOS EN VEHICULOS	50.517,38
1.5.2.34.18.	MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES Y ARREGLO DE VIAS INTERNAS	50.340,43
1.5.2.36.01.	CONSULTORIA, ASESORIA E INVESTIGACION ESPECIALIZADA	56.545,55
1.5.2.36.04.	FISCALIZACION E INSPECCIONES TECNICAS	86.158,06
1.5.2.36.05.	ESTUDIO Y DISEÑO DE PROYECTOS	17.690,00
1.5.2.36.06.	HONORARIOS POR CONTRATOS CIVILES DE SERVICIOS	11.046,00
1.5.2.36.09.	INVESTIGACION PROFESIONAL Y ANALISIS DE LABORATORIO	1.700,00
1.5.2.38.03.	COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	68.495,89
1.5.2.38.05.	MATERIALES DE ASEO	27
1.5.2.38.11.	INSUMOS, BIENES, MATERIALES Y SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION, ELECTRICIDAD, PLOMER	11.430,79
1.5.2.38.13.	REPUESTOS Y ACCESORIOS	85.879,95
1.5.2.58.03.	A EMPRESAS PUBLICAS	357.500,00
1.5.2.58.04.	A GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS	104.938,57
1.5.2.59.04.	TRANSFERENCIAS Y DONACIONES AL SECTOR PRIVADO NO FINANCIERO	275.450,00
1.5.2.92.01.	ACUMULACION DE INVERSIONES EN PROGRAMAS EN EJECUCION	2.419.091,23
1.5.2.98.01.	(-) APLICACION A GASTOS DE GESTION	-1.309.405,19
	OTROS	62.332,65
1.2.5.31.01.	PREPAGOS DE SEGUROS	37.021,00
1.2.6.07.01.	DEUDORES FINANCIEROS NO RECUPERABLES	30.859,56
1.2.6.99.07.	(-) PROVISION PARA INCOBRABLES - DEUDORES FINANCIEROS	-5.547,91
	TOTAL, ACTIVO	57.408.452,99
	P A S I V O	
	CORRIENTE	511.381,91
2.1.2.01.01.	DEPOSITOS DE INTERMEDIACION	901,93
2.1.2.01.03.	CUENTAS X PAGAR OTROS	10.313,40
2.1.2.03.01.	FONDOS DE TERCEROS	3.314,25
2.1.2.09.01.	DEPÓSITOS PENDIENTES DE APLICACIÓN	9.595,68
2.1.2.11.01.	GARANTIAS RECIBIDAS	333.676,51
2.1.3.51.01.	CUENTAS POR PAGAR GASTOS EN PERSONAL	37.011,17
2.1.3.53.01.	CUENTAS POR PAGAR BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	601,91
2.1.3.57.01.	CUENTAS POR PAGAR OTROS GASTOS	94,28
2.1.3.71.01.	CUENTAS POR PAGAR GASTOS EN PERSONAL PARA INVERSION	33.528,02

2.1.3.73.01.	CUENTAS POR PAGAR BIENES Y SERVICIOS DE INVERSION	770,03
2.1.3.75.01.	CUENTAS POR PAGAR OBRAS PUBLICAS	8.534,64
2.1.3.81.14.	CUENTAS POR PAGAR IVA SRI 100% LEY REF LRTI	72.993,70
2.1.3.84.01.	CUENTAS POR PAGAR INVERSIONES EN BIENES DE LARGA DURACION	46,39
	NO CORRIENTE	3.102.649,09
2.2.3.01.01.	CREDITOS DEL SECTOR PUBLICO FINANCIERO	3.057.705,50
2.2.4.98.01.	CUENTAS POR PAGAR DE AÑOS ANTERIORES	44.943,59
	TOTAL PASIVO	3.614.031,00
	P A T R I M O N I O	53.794.421,99
	PATRIMONIO ACUMULADO	
6.1.1.09.01.	PATRIMONIO GOBIERNOS SECCIONALES	47.404.612,80
6.1.1.99.01.	DONACIONES EN BIENES MUEBLES E INMUEBLES	8.000,00
6.1.8.03.01.	RESULTADO DEL EJERCICIO VIGENTE	6.530.334,82
6.1.9.91.01.	(-) DISMINUCION DE DISPONIBILIDADES	-148.525,63
	TOTAL PATRIMONIO	53.794.421,99
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	57.408.452,99
	C U E N T A S D E O R D E N	
	ORDEN DEUDOR	61.838.196,54
9.1.1.07.01.	ESPECIES VALORADAS EMITIDAS	104.427,00
9.1.1.09.01.	GARANTIAS EN VALORES, BIENES Y DOCUMENTOS	61.684.182,66
9.1.1.17.01.	BIENES NO DEPRECIABLES	49.586,88
	ORDEN ACREEDOR	61.838.196,54
9.2.1.07.01.	EMISION DE ESPECIES VALORADAS	104.427,00
9.2.1.09.01.	RESPONSABILIDAD POR GARANTIAS EN VALORES BIENES Y DOCUMENTO	61.684.182,66
9.2.1.17.01.	RESPONSABILIDAD POR BIENES NO DEPRECIABLES	49.586,88