

INFORME: OCI-2023-048

PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD: Proceso de Supervisión y Control de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

EQUIPO AUDITOR: José Luis Soto Dueñas, Contratista – Líder de Auditoría
Herlay Hurtado Ortiz, Profesional universitario grado 4
Diana Elizabeth Patiño Sabogal, Contratista
John Edward Burgos Piñeros, Contratista
Nohra Lucia Forero Cespedes, Contratista
Beimar Emilio Castelblanco, Contratista

LÍDERES DEL PROCESO: Directores técnicos de Buses, BRT, Infraestructura y Seguridad.

INFORME DISTRIBUIDO A: Gerente General e integrantes del Comité Institucional de Coordinación del Sistema de Control Interno de TRANSMILENIO S. A.

FECHA REUNIÓN DE APERTURA: 01 de junio de 2022.

FECHA REUNIÓN DE CIERRE: 31 de agosto de 2023.

OBJETIVOS

1. Evaluar la administración de los riesgos de gestión y corrupción que aplican al proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP.
2. Evaluar la efectividad operativa de los controles internos del proceso auditado.
3. Evaluar el cumplimiento de la normativa externa e interna, considerando las políticas y procedimientos aplicables al proceso.
4. Identificar posibles riesgos que puedan llegar afectar la consecución de los objetivos estratégicos de la entidad y las actividades relevantes del proceso.

5. Identificar oportunidades de mejora que permitan agregar valor a la gestión de los procesos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG.

ALCANCE

La auditoría se realizó para el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2022 y el 31 de mayo de 2023, con base en las actividades relevantes del proceso de Supervisión y Control de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, así como las funciones de las direcciones técnicas de Buses, BRT, Infraestructura y Seguridad; los profesionales que las integran y las obligaciones de los contratistas que apoyan la ejecución de actividades del proceso.

LIMITACIONES AL ALCANCE

No se identificaron limitaciones en el alcance para llevar a cabo este trabajo.

DECLARACIÓN

Esta auditoría fue llevada a cabo mediante el análisis de muestras aleatorias seleccionadas y la adopción de diferentes criterios establecidos por los auditores responsables de realizar el trabajo. Es importante señalar que existe un riesgo de muestreo, lo que significa que la conclusión obtenida basada en la muestra analizada podría no coincidir con la conclusión que se habría obtenido si se hubieran examinado todos los elementos de la población.

CRITERIOS

En esta auditoría se utilizaron los siguientes criterios:

1. Acuerdo 007 del 2017 «Por el cual se modifica la estructura organizacional y las funciones de unas dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S. A.».

2. Acuerdo 05 de 2022 «Por el cual se modifica parcialmente el acuerdo 07 de 2017 en lo relacionado a la estructura organizacional y las funciones de unas dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S. A.»
3. Plan de Acción de TRANSMILENIO S. A.
4. Plan Anual de Adquisiciones de TRANSMILENIO S. A.
5. Plan de Desarrollo Vigente.
6. Contratos de concesión.
7. Caracterización del proceso, manuales, procedimientos, protocolos, indicadores, mapas de riesgos y demás documentos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG de TRANSMILENIO S. A. vigente.
8. La demás normativa interna y o externa asociada al proyecto de inversión auditado.

ABREVIATURAS

BRT: Bus Rapid Transit

DAFP: Departamento Administrativo de la Función Pública.

EIC: Evaluación Integral de la Calidad

EMIC: Evaluación Mensual Integral de la Calidad

ETIC: Evaluación Trimestral Integral de la Calidad

ITS: Intelligent Transportation Systems

MIPG: Modelo Integrado de Planeación y Gestión

OCI: Oficina de Control Interno

ODT: Operadora Distrital de Transportes

PAA: Plan Anual de Adquisiciones

RB: Recaudo Bogotá

SIRCI: Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

Informe OCI-2023-048 Auditoría proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP

TMSA: Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S. A.

TRANSMILENIO S.A.: Empresa de Transporte del Tercer Milenio

RIESGOS CUBIERTOS

Durante esta auditoría, se identificaron los siguientes riesgos formulados por el proceso y la entidad:

Riesgos de gestión:

1. Errores en la aplicación de los parámetros de programación de los servicios troncales del Sistema TransMilenio.
2. Vincular un conductor sin el cumplimiento de los requisitos estipulados en los procedimientos vigentes.
3. Vincular un vehículo sin el cumplimiento de las condiciones para operar, de acuerdo con los procedimientos vigentes.
4. Tomar decisiones erradas e inoportunas en las actividades de control y supervisión del Sistema.
5. Errores en la aplicación de las fórmulas y procedimientos especificados para cada indicador, en la descarga de información y en el análisis de esta.
6. Las actividades necesarias de aseo y mantenimiento en la infraestructura del Sistema no se ejecuten o lleven a cabo y en los plazos establecidos.
7. Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema.
8. Percepción negativa de la seguridad.
9. Afectación a la operación por actos vandálicos o situaciones de orden público generadas por terceros.
10. Falta de coherencia entre el plan de acción y las actividades institucionales que respaldan el cumplimiento de la plataforma estratégica. (Riesgo transversal a todos los procesos)

Riesgos de corrupción:

1. Manipulación de la programación
2. Manipulación de la información
3. Vinculación inapropiada de conductores y/o vehículos
4. Reporte indebido de kilómetros
5. Favoritismos y favorecimientos por padrinazgo y/o vínculos afectivos y/o familiares
6. Alteración de indicadores de desempeño de las empresas operadoras troncales
7. Manipulación de la información de los trabajos de mantenimiento ejecutados en la infraestructura del Sistema
8. Alteración del estado de operatividad de las tarjetas de conducción en el sistema GestSAE
9. Omisión de hallazgos en las inspecciones de seguridad operacional, para beneficio particular
10. Autorización del ingreso a las estaciones sin validación del pasaje

Ahora bien, durante la ejecución de las diferentes pruebas de validación de actividades del proyecto, la Oficina de Control Interno identificó los siguientes riesgos:

1. Posible falta de ejecución o diseño incorrecto de los controles, en contraposición con las directrices establecidas en la metodología de administración de riesgos de la entidad.
2. Posible riesgo reputacional por falta de documentación y procedimientos claros en la generación de información base para la liquidación anticipada de retribuciones en contratos de concesión y en la programación de operaciones del componente troncal de la Fase V del SITP. Esta carencia podría impactar negativamente la precisión en la remuneración de los agentes del sistema y en el control de las operaciones,

contradiendo los lineamientos establecidos en el sistema de gestión y generando posibles consecuencias adversas en las actividades operativas y financieras.

- 3 Posible empleo de equipos alcoholímetros sin calibrar, lo cual podría resultar en la obtención de datos inconsistentes y resultados de escasa confiabilidad.
- 4 Posible remuneración incorrecta de vehículos disponibles, debido a discrepancias entre los informes de flota proporcionados por las Direcciones Técnicas, los reportes en la plataforma Transmtools y la base de «flota inmovilizadas».
- 5 Posible incumplimiento normativo, debido a la discrepancia entre los registros en la carátula de pagos y los registros en SECOP II, lo que podría dificultar la supervisión y el seguimiento del contrato y generar dificultades en la obligación de publicar documentos de ejecución en el plazo establecido.
- 6 Posible liquidación incorrecta de kilómetros remunerables, debido a errores en los datos fundamentales para su cálculo.

FORTALEZAS

- Durante el proceso de auditoría, el equipo auditor recibió colaboración y disposición por parte del personal de planta y contratistas de todas las direcciones del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP. La actitud proactiva y la disponibilidad para brindar información contribuyeron significativamente al desarrollo de la auditoría y permitieron obtener pruebas claras y suficientes para la Oficina de Control Interno.
- La Dirección Técnica de BRT ha demostrado una sólida práctica de control anual, conforme al Procedimiento de Inspección, Inmovilización y Habilitación con código P-DO-004 en su versión 4 de enero de 2021, numeral 6.4 Inspección periódica de mantenimiento. Esta fortaleza radica en su compromiso de llevar a cabo al menos una inspección por año calendario para cada autobús vinculado al Sistema TransMilenio. Tal

enfoque se sustenta en la muestra examinada correspondiente a la fase V del SITP, donde se constató que la totalidad de la muestra cuenta con los respaldos de las inspecciones realizadas durante el año 2022.

- En la Evaluación Integral de la Calidad (EMIC) para la fase V del SITP, se ha logrado reducir drásticamente las discrepancias en los cálculos de kilómetros para la remuneración de agentes operadores. Las diferencias, que ahora son inferiores al 1%, muestran una mejora sustancial en comparación con periodos anteriores. Este logro es resultado de la implementación de sólidos controles internos, incluyendo la rotación de personal encargado del cálculo y ajuste de kilómetros, en línea con la EMIC. Estos controles han demostrado ser efectivos al detectar, mitigar y prevenir errores en el desarrollo de estas actividades.
- La Dirección Técnica de Seguridad dispone de Información organizada, estructurada y oportuna que fue suministrada en el desarrollo de diferentes pruebas de auditoría realizadas.
- El proceso cuenta con actividades en las cuales no se encontraron desviaciones y que demuestran ejecución de controles fuertes en las muestras seleccionadas; vinculación de conductores, cálculo de kilómetros ejecutados de la fase V del SITP y actividades de mantenimiento del cable.

ESTADO PLAN DE MEJORAMIENTO

Al 30 de junio de 2023, el proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP ha registrado dos acciones en el plan de mejoramiento interno. Una de estas acciones se encuentra en estado de ejecución, mientras que la otra ha sido evaluada como inefectiva. Ambas acciones son responsabilidad de la Dirección Técnica de Seguridad y surgen como resultado de las auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno durante el año 2022. Estas auditorías están detalladas en los informes OCI-2022-060 y OCI-2022-037.

Una de las acciones formuladas es la asistencia a las reuniones de investigación programadas en caso de que se presente un accidente laboral con un contratista de la Dirección Técnica de Seguridad. Y la acción inefectiva se relaciona con la realización de adquisiciones no autorizadas por el manual operativo del convenio entre la Policía Nacional y TRANSMILENIO S. A.

RESUMEN EJECUTIVO DE LA AUDITORÍA

A continuación, presentamos un resumen ejecutivo de los hallazgos encontrados durante la auditoría realizada, junto con una estimación de la probabilidad, el impacto y el nivel de severidad según lo establecido en el Manual para la Gestión de Riesgos de TRANSMILENIO S. A.:

RELACIÓN DE HALLAZGOS

Tabla 1 Relación de Hallazgos

| Hallazgo | Nivel de Severidad | Probabilidad | Impacto |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------|----------------|
| 1 Incumplimiento al numeral 3.2.2.1 Estructura para la descripción del control de la Guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas, en su versión 5 de 2020. | Moderado | Media | Menor |
| 2 Desactualización de procedimientos para generar información base en la liquidación de flota y programación de operaciones en el componente de alimentación de la Fase V del SITP. | Moderado | Baja | Moderada |
| 3 Omisión en el cumplimiento de la calibración anual de Equipos alcoholímetros, contraviniendo la Resolución No. 001844 de 2015 y el Protocolo T-DS-006. | Moderado | Media | Moderada |

| Hallazgo | Nivel de Severidad | Probabilidad | Impacto |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|----------|
| 4 Debilidades en los informes de flota zonal y troncal relacionados con vehículos inmovilizados, y en los informes de flota para la remuneración de los agentes del sistema. | Moderado | Media | Moderada |

Fuente: Construcción por la Oficina de Control Interno

De igual forma, se identificaron observaciones en el proceso auditor que, aunque no infringen un criterio en su totalidad, si presentan posibles desviaciones y oportunidades de mejora a través del fortalecimiento de los controles definidos y adoptados. Estas observaciones se detallan a continuación:

RELACIÓN DE OBSERVACIONES

1. Debilidad en la publicación de las cuentas de cobro del contrato 1286 de 2021 en la plataforma SECOP II.
2. Falta de identificación de riesgos en la gestión de la actividad de cálculo de kilómetros para remuneración de los agentes operadores del Sistema TransMilenio.

DESARROLLO DE AUDITORÍA

Durante la auditoría al proceso de Supervisión y Control de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, se desarrollaron los siguientes pasos:

- **Entendimiento del proceso:** Se llevaron a cabo consultas a la documentación actual del proceso, incluyendo manuales, guías, procedimientos, instructivos y mapas de riesgos. También se realizó un análisis en busca de controles formales o no oficializados que las distintas áreas puedan estar utilizando para la gestión de riesgos.
- **Revisión de la normativa vigente aplicable:** Se verificó el cumplimiento de la normativa vigente aplicable.

- **Identificación de riesgos y controles:** Durante la auditoría, se identificaron los riesgos clave que podrían afectar el proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, y se evaluaron los controles existentes para mitigar su materialización. Se validaron tanto las actividades como los controles operativos ejecutados en el proceso, los cuales están registrados en diferentes documentos del MIPG (Modelo Integrado de Planeación y Gestión).
- **Elaboración y ejecución del plan de trabajo:** Se basó en el entendimiento adquirido del proyecto de inversión, lo que permitió determinar la existencia, funcionalidad y aplicación de controles.
- **Identificación de hallazgos, observaciones y recomendaciones:** Como resultado de la comparación entre el criterio (la norma o procedimiento aplicable) y la condición actual, se encontraron diferencias que sirvieron de insumo para la elaboración del informe.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS PRUEBAS DE AUDITORÍA REALIZADAS

La Oficina de Control Interno durante la ejecución del trabajo de auditoría adelantó las siguientes pruebas:

1. Validación de la gestión de riesgos por parte del proceso.

Durante la prueba de auditoría realizada por la Oficina de Control Interno, se llevó a cabo una serie de verificaciones con el objetivo de validar la gestión de riesgos por parte del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP. El propósito primordial fue verificar que los controles vinculados a los riesgos inherentes al proceso estuvieran debidamente delineados conforme a la metodología prescrita por el DAFP y en consonancia con las directrices establecidas por la entidad.

Para llevar a cabo esta verificación, se utilizaron como criterios de referencia el «Manual de riesgos de Transmilenio» y la «Guía de gestión de riesgos del DAFP». Los pasos detallados

Informe OCI-2023-048 Auditoría proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP

en la ejecución de esta prueba son los siguientes: En primer lugar, se procedió a descargar desde las plataformas de SIGEST y el MIPG los riesgos asociados al proceso en cuestión. Una vez obtenida esta información, se procedió a un minucioso análisis de los controles que estaban vinculados a dichos riesgos. El propósito de este análisis fue asegurarse que estos controles estuvieran debidamente descritos de manera adecuada, detallando sus responsables, las acciones específicas a tomar y cualquier complemento necesario.

Además, se procedió a solicitar y examinar los soportes que respaldan la ejecución de los controles. Esta etapa es esencial para comprobar la efectividad y coherencia de los procedimientos establecidos. Cada soporte se evaluó en función de su idoneidad para validar la implementación efectiva de los controles y su contribución a la mitigación de los riesgos identificados.

Finalmente, se documentaron detalladamente las desviaciones encontradas y se consolidaron los resultados en el Hallazgo 1 denominado «Incumplimiento al numeral 3.2.2.1 Estructura para la descripción del control de la Guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas en su versión 5 de 2020». El cuál se detallada en el capítulo de descripción de los hallazgos evidenciados del presente informe.

2. Verificación de las actividades de vinculación y capacitación de conductores de la fase V del SITP.

En esta prueba específica, se llevaron a cabo una serie de pasos con el propósito fundamental de verificar las actividades de vinculación y capacitación de los conductores pertenecientes a la fase V del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). El objetivo primordial fue asegurar el cumplimiento riguroso de los procedimientos establecidos para la vinculación inicial de conductores.

Para dar inicio, se utilizaron los datos de vinculación de conductores que fueron proporcionados por las áreas técnicas de BRT y Buses. Siguiendo las directrices del

procedimiento P-DB-016, que rige la vinculación y desvinculación de operadores (conductores) en el componente zonal del SITP, se implementaron los pasos que definieron esta evaluación.

En primer lugar, se solicitó un reporte específico al área encargada de la vinculación de conductores en el sistema de información GestSAE y en la base de datos interna de cada una de las áreas. Dicho reporte englobaba las solicitudes de vinculación, renovación o actualización de conductores, proporcionando datos importantes como la información personal del conductor, el estado de su vinculación y las fechas precisas de inicio y finalización del certificado de vinculación.

Posteriormente, se procedió a requerir y validar la base de datos que contenía los avales de los capacitadores de los conductores. Esta validación se mostró crucial para garantizar la adecuación y legitimidad del personal que impartían los programas de capacitación y recapitación.

Seguidamente, se llevó a cabo un análisis preliminar apoyado en las bases de datos, dirigido a identificar conductores activos vinculados exclusivamente a un solo concesionario, con el fin de prevenir cualquier forma de duplicación o irregularidad.

A continuación, mediante la selección de una muestra de conductores, se llevó a cabo un análisis de diversos aspectos, y para garantizar el cumplimiento de los procedimientos de vinculación, tanto en BRT como en Buses, se elaboró una matriz que abarca y valida la integridad de elementos tales como: dependencia, empresa, números de radicado, ID, fecha de radicado, fecha de trámite, copia de CC, certificado de policía, certificado de capacitación, copia de licencia de conducción, vencimiento de la licencia de conducción, comparendos en SIMIT y categoría de la licencia de conducción.

Dentro del contexto de la muestra seleccionada, que englobaba a los concesionarios E masivo, Mueve Fontibón y Mueve Usme, se identificaron los conductores para confirmar que

todos ellos habían recibido las recapitaciones necesarias, impartidas por capacitadores avalados por TRANSMILENIO S. A. La prueba no arrojó desviaciones y evidenció que las áreas se ajustan a los procedimientos formalizados para esta actividad.

3. Revisión de las actividades de inspección, inmovilización y habilitación de la flota de fase V del SITP.

La Oficina de Control Interno llevó a cabo la presente prueba de auditoría con el propósito de examinar las actividades relacionadas con la inspección, inmovilización y habilitación de la flota correspondiente a la fase V del SITP. El objetivo principal de esta prueba fue verificar el cumplimiento de los procedimientos establecidos para las inspecciones aleatorias y periódicas de mantenimiento de la flota BRT y BUSES, así como para la inspección de aval destinada a la operación de la flota, las inmovilizaciones en patio, y el reporte de flota para su remuneración. Además, se realizó una validación específica de la situación en la que los vehículos inmovilizados durante meses completos no debían generar kilómetros de operación y, en consecuencia, no deberían ser reportados para la remuneración.

En la ejecución de esta prueba, se llevaron a cabo reuniones con los profesionales responsables de la programación de las inspecciones, inmovilizaciones y habilitaciones de la flota en BRT y BUSES, donde se validaron las etapas del procedimiento que se realiza desde el centro de control para estas actividades en el GETSAE. Además, mediante comunicaciones por correo electrónico, se obtuvieron las programaciones detalladas de las inspecciones aleatorias y periódicas de mantenimiento de la flota.

A partir de estas programaciones, se generó un listado o relación de las inspecciones de aval e inmovilización realizadas en la flota BRT y BUSES, haciendo hincapié en el período y duración de las inmovilizaciones de la flota. Posteriormente, se seleccionó una muestra de estas inspecciones para someterlas a una revisión detallada, adicional a ello, se requirió la

relación de los vehículos inmovilizados para los dos componentes haciendo énfasis en los vinculados a la Fase V.

Consecutivamente, se solicitó la información correspondiente a los informes y reportes de la flota disponible que se remite a la Subgerencia Económica para la remuneración de los agentes del Sistema. Estos informes proporcionaron información crucial sobre la cantidad de vehículos vinculados, la flota operativa y disponible.

Con la totalidad de los datos obtenidos, se procedió a realizar un análisis de los informes y reportes seleccionados. Se enfocó especialmente en validar la situación en la que los vehículos inmovilizados no deberían generar kilómetros de operación y, por consiguiente, no deberían ser reportados para la remuneración. Como resultado de estas validaciones, se generó el Hallazgo 4, el cual detalla, de manera precisa, las desviaciones encontradas durante el proceso de la prueba de auditoría.

Ahora, para el componente zonal del SITP en su fase V, durante la revisión de las inspecciones, se extrajo una muestra estratificada «por mes» de las «inspecciones programadas para el 2022». Se constató que la totalidad de la muestra seleccionada (31) hubiera sido sometida a dichas inspecciones de acuerdo con el cronograma establecido, y se pudo comprobar que los formatos cumplen a cabalidad con las verificaciones y pruebas que se evalúan.

Por otro lado, en la revisión de las inspecciones al componente troncal del SITP, en su fase V, se extrajo una muestra de las «inspecciones programadas para el 2022». Se revisó que la totalidad de la muestra seleccionada (24) hubiera sido sometida a dichas inspecciones según el cronograma establecido y, el equipo auditor pudo verificar que los registros en los formatos se encuentran debidamente firmados después de las correcciones realizadas durante las inspecciones. Con base en este análisis, se registró una fortaleza en el presente informe.

Así mismo, se procedió al análisis de las bases de datos de buses inmovilizados durante el período de la auditoría, por lo tanto, según lo reportado por la Dirección Técnica de BRT, se identificaron los siguientes conceptos de inmovilización para la fase V:

Tabla 2: Tipologías de inmovilizaciones

| CONCEPTO INMOVILIZACIÓN | E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S | GRAN AMERICAS FONTIBON I S.A.S. | PORCENTAJE GENERAL |
|----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| SISTEMA DE COMUNICACIÓN | 42,75% | 50,62% | 44,79% |
| FALLA TECNICA | 35,29% | 23,87% | 32,34% |
| VARADO EFECTIVO | 12,05% | 7,00% | 10,74% |
| INMOVILIZADO EN PATIO | 8,32% | 17,70% | 10,74% |
| ACCIDENTE EN VIA | 1,43% | 0,82% | 1,28% |
| VANDALISMO | 0,14% | 0,00% | 0,11% |

Fuente: Construcción de la OCI, con los datos reportados por la DTBR.

Basándonos en esta información, se solicitó al área proporcionar detalles sobre las medidas adoptadas por TRANSMILENIO S.A. para mitigar las causas que originan las inmovilizaciones relacionadas con los conceptos de «SISTEMA DE COMUNICACIÓN» y «FALLA TÉCNICA». Estos conceptos presentan tasas de alrededor del 43% y 50%, respectivamente, para los concesionarios E-SOMOS y GRAN AMERICAS FONTIBON. La respuesta recibida indica que, se realizan mesas de trabajo mensuales de seguimiento a los indicadores de cumplimiento por parte de los concesionarios, allí se revisan, analizan y validan los resultados de los procesos y se solicitan planes de acciones y mejoras cuando se detectan aumentos en la recurrencia, como en el caso de las inmovilizaciones. Se destaca que la mayoría de las fallas técnicas están relacionadas con eventos de vandalismo y factores externos como la infraestructura, lo que afecta la funcionalidad de dichos elementos.

De igual manera, respecto del componente zonal al revisar la base de datos de los vehículos inmovilizados, se observaron 51 conceptos de inmovilización que están totalmente definidos,

siendo el más recurrente las «inmovilizaciones en patio», seguido de los «accidentes de tránsito y vandalismo».

Adicionalmente, al realizar un cruce entre la base de datos de inmovilizados, con los reportes utilizados para la remuneración de los agentes del sistema y la información publicada en la herramienta Transmittools, en cuanto a los kilómetros definitivos ejecutados por cada vehículo, se identificaron debilidades que se encuentran detalladas en el Hallazgo 4.

4. Validación de la integridad del proceso de liquidación, reporte y ajuste de kilómetros para remuneración de los agentes del sistema de la fase V del SITP.

La prueba de auditoría se enfocó en validar la integridad del proceso de liquidación, reporte y ajuste de kilómetros para la remuneración de agentes en la fase V del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). El objetivo fue evaluar la efectividad de los controles internos para garantizar datos precisos, detectar y prevenir posibles errores, fraudes o irregularidades.

Inicialmente, se revisaron los procedimientos y matrices de riesgos vinculados a la generación de reportes de kilometraje en la fase V del SITP. Se realizaron entrevistas al personal a cargo de las actividades de liquidación y ajuste de kilómetros para evaluar la efectividad de los controles operativos en la detección y prevención de fallos.

Posteriormente, se examinó una muestra de registros de liquidación, reporte y ajuste de kilómetros. Se conciliaron los registros del sistema Transmittools con los documentos de respaldo, incluyendo reportes de kilómetros programados, ejecutados y definitivos, derivados del proceso de cálculo.

Se verificó la coherencia entre los informes de kilometraje de los agentes y los cálculos realizados por el área de kilómetros. Se constató si los ajustes a los kilómetros definitivos habían sido oficializados y si contaban con documentación operativa que lo respaldara.

En la vigencia 2023, se verificó que los kilómetros definitivos obtenidos a través del informe de la herramienta Transmittools fueran consistentes con los reportados por las áreas para la remuneración, aplicando una tolerancia del 1%. En este proceso se detectaron diferencias en el caso de dos concesionarios. Las áreas correspondientes proporcionaron evidencia que respaldó la discrepancia, indicando que se trataba de un reconocimiento de kilómetros en vacío para ese período. A continuación, se detallan los datos correspondientes.

Tabla 3 Validación de kilometraje

| Mes 2023 | Operador | Km Definitivo reporte Transmittools | Km Definitivos reportados por el área | Diferencias | La diferencia cumple con tolerancia del 1% | Fuente del Dato |
|------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------|--------------------------------------------|-----------------|
| ene | EMASIVO 10 S.A.S. | 962.526 | 961.907 | -619 | SI | Buses |
| ene | EMASIVO 16 S.A.S. | 1.010.564 | 1.013.038 | 2.474 | SI | Buses |
| ene | E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S. | 500.428 | 504.736 | 4.308 | SI | BRT |
| ene | E-SOMOS FONTIBÓN S.A.S. | 544.429 | 571.132 | 26.703 | NO | Buses |
| ene | GRAN AMÉRICAS FONTIBÓN S.A.S. | 454.863 | 475.347 | 20.484 | NO | BRT |
| ene | GRAN AMÉRICAS USME S.A.S. | 1.292.737 | 1.294.911 | 2.174 | SI | Buses |
| ene | MUEVE FONTIBÓN S.A.S | 744.725 | 747.890 | 3.165 | SI | Buses |
| ene | MUEVE USME S.A.S | 1.037.033 | 1.035.878 | -1.155 | SI | Buses |
| ene | OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE | 751.015 | 752.991 | 1.976 | SI | Buses |
| ene | ZMO FONTIBÓN III S.A.S | 768.890 | 767.830 | -1.060 | SI | Buses |
| ene | ZMO FONTIBÓN V S.A.S | 884.122 | 881.554 | -2.568 | SI | Buses |
| mar | EMASIVO 10 S.A.S. | 1.088.792 | 1.088.745 | -47 | SI | Buses |
| mar | EMASIVO 16 S.A.S. | 1.129.563 | 1.131.047 | 1.484 | SI | Buses |
| mar | E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S. | 581.150 | 585.898 | 4.748 | SI | BRT |
| mar | E-SOMOS FONTIBÓN S.A.S. | 627.924 | 627.751 | -173 | SI | Buses |
| mar | GRAN AMÉRICAS FONTIBÓN S.A.S. | 507.391 | 509.856 | 2.465 | SI | BRT |
| mar | GRAN AMÉRICAS USME S.A.S. | 1.438.538 | 1.440.997 | 2.459 | SI | Buses |
| mar | MUEVE FONTIBÓN S.A.S | 889.714 | 891.055 | 1.341 | SI | Buses |
| mar | MUEVE USME S.A.S | 1.227.762 | 1.226.186 | -1.576 | SI | Buses |
| mar | OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE | 874.380 | 877.021 | 2.641 | SI | Buses |
| mar | ZMO FONTIBÓN III S.A.S | 878.818 | 877.399 | -1.419 | SI | Buses |
| mar | ZMO FONTIBÓN V S.A.S | 943.248 | 940.428 | -2.820 | SI | Buses |

Fuente: Construcción de la OCI, con los datos reportados por las direcciones de Buses y BRT.

De este análisis se evidenció que las discrepancias en la conciliación de kilómetros en la fase V del SITP son inferiores al 1%. Los kilómetros definitivos, una vez aplicado el proceso adecuado, cuentan con respaldos suficientes para justificación. En consecuencia, se concluye que esta actividad cumple con los procedimientos establecidos en el proceso.

Como medida de mejora continua, la Oficina de Control Interno recomienda evaluar que esta actividad quede mapeada en los riesgos de gestión del proceso dada su alta relevación, por lo cual se deriva la Observación 2.

5. Validación de la liquidación, reporte y ajuste de flota para remuneración de los agentes del sistema de la fase V del SITP.

La presente prueba de auditoría tuvo como propósito fundamental validar el proceso de liquidación, reporte y ajuste de la flota destinados a la remuneración de los agentes en la fase V del SITP. El enfoque central de esta prueba consistió en verificar la efectividad de los controles internos implementados en este proceso para asegurar la integridad y precisión de los datos relacionados con la remuneración de los agentes, prevenir posibles errores, fraudes o irregularidades, y, en última instancia, recomendar mejoras para fortalecer este proceso.

Para llevar a cabo esta evaluación, en primer lugar, se procedió a revisar los procedimientos y matrices de riesgos asociados al proceso de liquidación, reporte y ajuste de la flota para su posterior remuneración. A continuación, se llevaron a cabo entrevistas con el personal encargado de las actividades de liquidación, reporte y ajuste de flota, con el propósito de verificar la efectividad de los controles operativos implementados.

Posteriormente, se evaluó la eficacia general de los controles internos en su conjunto. Se examinó su capacidad para prevenir y detectar posibles problemas en el proceso de liquidación, reporte y ajuste de flota, que tiene como objetivo la remuneración de los

agentes del sistema del SITP. Esta evaluación permitió determinar la robustez de los controles existentes y su capacidad para asegurar la integridad de los datos involucrados.

En el desarrollo de esta evaluación, se seleccionó una muestra representativa de los controles específicos que se encuentran documentados en el proceso. Esta muestra fue sometida a un análisis detallado para determinar su eficacia y su capacidad para cumplir con el propósito de prevenir y detectar posibles problemas.

Además, se realizó un examen minucioso de registros particulares de liquidación, reporte y ajuste de la flota. Se llevó a cabo una conciliación entre los registros del sistema y los documentos de respaldo, tales como reportes de flota programados, la flota vinculada, de reserva y disponible, entre otros elementos que tienen influencia en el proceso de liquidación de la flota. También se consultaron los reportes de kilómetros definitivos realizados por cada vehículo de la fase V del SITP.

Se validó la coherencia de la información reportada para la remuneración de los agentes del sistema, asegurando su concordancia con los cálculos efectuados por el área de flota. Como resultado de este análisis, se identificaron desviaciones, las cuales se detallan en el Hallazgo 4.

En cuanto al componente troncal, al revisar los documentos del Modelo Integral de Planeación y Gestión -MIPG-, no se identificaron procedimientos que detallaran las actividades desarrolladas por el área de flota de la Dirección Técnica de BRT en relación con la elaboración del informe de vehículos de operación troncal destinados a la remuneración en la Fase V del SITP.

Este componente esencial, una vez completado, es posteriormente remitido a la Subgerencia Económica de TRANSMILENIO S. A., para la realización del proceso de remuneración de los agentes del sistema. Este vacío en la documentación quedó registrado y se reflejó en el Hallazgo 2.

De otra parte, al analizar la base de datos para la liquidación, reporte y ajuste de flota para remuneración de los agentes del sistema del SITP, se identificó que para los meses de octubre de 2022 y enero de 2023 la «cantidad de vehículos disponibles, número de vehículos disponibles (VEDPi,k,t)», no coincide con lo publicado en los archivos de Transmitools, quedando registrado en el Hallazgo 4.

6. Validación de la efectividad del mantenimiento del sistema de cable del SITP.

En esta prueba se evaluó la efectividad del mantenimiento del sistema de cable en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Se evaluaron los controles internos instaurados para asegurar el mantenimiento adecuado y detectar posibles desviaciones en las actividades ejecutadas y sugerir mejoras para robustecer el proceso.

La evaluación comenzó identificando los controles internos presentes en los procedimientos de mantenimiento del cable, así como las obligaciones contractuales con el concesionario operador, y también se tuvieron en cuenta las matrices de riesgos de gestión y corrupción. A través de entrevistas con el personal encargado de la supervisión y verificación de las programaciones de mantenimiento del sistema de cable, se validaron los controles operativos. Posteriormente, se evaluó la eficacia de los controles implementados en el mantenimiento del sistema de cable del SITP, solicitando la presentación de cronogramas y planes de mantenimiento para el periodo auditado, y se corroboró su concordancia con las actividades realizadas.

Dentro de las programaciones semestrales de mantenimiento, se seleccionó una muestra de semanas para verificar la ejecución de los controles detallados en la documentación del proceso, poniendo especial énfasis en la coincidencia entre la programación semanal y la semestral.

En la muestra elegida se validó la ejecución del mantenimiento, solicitando los correos oficiales que respaldaban la presentación de los informes pertinentes. Además, se

verificaron las órdenes de trabajo, asegurándose de que contaran con la aprobación de los técnicos de mantenimiento y que estuvieran debidamente consignadas en los informes.

De esta evaluación no se detectaron desviaciones relevantes en las actividades de mantenimiento del sistema TransMicable, y se constató que se cumplieron las obligaciones contractuales en lo que respecta a la programación del mantenimiento.

7. Revisión y análisis de los contratos de instalación de nuevas puertas en el sistema troncal del SITP.

Durante la ejecución de la prueba se revisaron y analizaron los contratos relacionados con la instalación de nuevas puertas en el sistema troncal del SITP. El propósito central consistió en verificar el cumplimiento efectivo de la interventoría en relación con el seguimiento y ejecución de las obligaciones específicas contractuales.

Al revisar los dos (2) contratos suscritos por la entidad para la implementación de las nuevas puertas, se identificó que:

1. **Para el contrato 1286 de 2021**, cuyo objeto es «contratar el suministro, instalación y mantenimiento de puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas y equipos complementarios para estaciones del componente BRT del sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá D.C.» se han instalado 98 puertas tipo 2H y 110 tipo 4H, las cuales están distribuidas de las siguientes estaciones:

Tabla 4: Relación de puertas instaladas en el Sistema contrato 1286 de 2021

| TRONCAL | ESTACIÓN | PUERTA 2H | PUERTA 4H |
|----------------|-----------------|------------------|------------------|
| Caracas | Calle 34 | 12 | 14 |
| Caracas | Av. 39 | 12 | 14 |
| Caracas | Calle 45 | 12 | 14 |
| Caracas | Calle 57 | 12 | 14 |
| Caracas | Calle 63 | 12 | 14 |
| Caracas | Flores | 8 | 8 |
| Auto Norte | Héroes | 14 | 14 |
| Auto Norte | Calle 100 | 16 | 16 |

Fuente: Listado de puertas instaladas entregadas por Dirección Técnica e Infraestructura

Una vez identificados los lugares donde se encontraban instaladas las puertas, el equipo auditor realizó una visita a cada una de las estaciones y validó su instalación y correcto funcionamiento. Además, se verificó que las puertas no generaran ningún tipo de ruido al abrirse o cerrarse y que los intervalos de cierre no fueran excesivamente prolongados para evitar el acceso a la estación por parte de personas que no hayan pagado el pasaje. Este enfoque se debió a que la Contraloría General de la República, través de los memorandos 2023-ER-11360 y 2023-ER-14858, señaló específicamente esta problemática.

En cuanto a los pagos realizados por instalación de puertas y equipos conexos en el Sistema TransMilenio, se observó, una vez consultada la información cargada con corte a 25 de julio de 2023 en la plataforma SECOP II para el contrato 1286 de 2021, que solo existían dos (2) cuentas cargadas por parte del contratista, las cuales fueron verificadas por el supervisor del contrato. Sin embargo, al validar la veracidad de la información en el aplicativo JSP7, se identificó, en la caratula del contrato, que se han efectuado tres (3) pagos, lo que genera inconsistencias entre las dos fuentes de información, situación que se evidencia con más detalle en la Observación 1.

2. **En el contrato 1285 de 2023**, cuyo objeto es «Contratar el suministro, instalación y mantenimiento de puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas y equipos complementarios para estaciones del componente BRT del sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá D.C», se identificó un incumplimiento por parte del contratista «ASSA ABLOY ENTRANCE SYSTEMS US INC» sucursal Colombia, por un valor de \$155.036.218, toda vez que, no se dio cumplimiento al cronograma de entrega e instalación de puertas establecido al inicio del contrato.

Sin embargo, el área informa que, con el fin de no alterar el cumplimiento de dicho contrato, se logró llegar a un acuerdo entre las partes interesadas de la siguiente manera:

- El contratista debe costear el pago de interventoría por seis (6) meses debido a los atrasos presentados en la fase I, los cuales, corresponden a un valor de quinientos setenta y tres millones seiscientos cincuenta y cuatro mil ochocientos setenta (\$ 573.654.870).
- Y, hará entrega de una puerta adicional de cuatro hojas (puerta doble) y el mantenimiento de esta por 24 meses durante la fase.

Para lo anterior, fue necesario realizar el modificadorio 1, donde se cambia el tiempo de ejecución, cronograma de instalación e inclusión de la compensación realizada por el contratista.

Actualmente, se han entregado 104 puertas, las cuales se encuentra distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 5 Relación de puertas instaladas en el Sistema contrato 1285 de 2023

| TRONCAL | ESTACIÓN | PUERTA SENCILLA | PUERTA DOBLE |
|------------------------|-------------|-----------------|--------------|
| Estaciones Caracas Sur | Santa Lucia | 8 | 12 |

| TRONCAL | ESTACIÓN | PUERTA SENCILLA | PUERTA DOBLE |
|---------------------|---------------|--------------------|--------------|
| Estaciones Calle 13 | Sabana | 8 | 8 |
| Eje Ambiental | Aguas | 4 | 3 |
| Eje Ambiental | Museo del Oro | 4 | 6 |
| Caracas | Calle 22 | 16 | 14 |
| Américas | San Façon | 8 | 12 |

Fuente: Listado de puertas instaladas entregadas por Dirección Técnica e Infraestructura

8. Revisión y análisis del contrato de mantenimiento en el sistema troncal del SITP.

Para el contrato 1406 de 2022, se realizó una verificación documental de los informes de supervisión cargados en la plataforma SECOP II, validando que estén dando cumplimiento a todas las obligaciones contratadas y que los pagos realizados correspondan a los ofertados por la entidad.

Así mismo, se revisó la pertinencia del traslado de recursos presupuestales para la ejecución del requerimiento «DTC65: Contratar el suministro, instalación, integración y puesta en funcionamiento de equipos de acceso a estaciones y portales del sistema, barreras de control de acceso piso a techo y pasillo motorizado, BCA-PAT PM para realizar control físico de acceso y mitigación del fenómeno de la evasión», definidos en el anexo técnico del proceso, cuyo responsable era la Dirección Técnica de TIC.

La justificación para dicho traslado fue dada por la Dirección de Infraestructura, en el siguiente sentido: «(...) se genera una nueva necesidad al requerirse adicionar recursos que permitan ejecutar actividades como la instalación de barreras perimetrales, actividades requeridas para el cumplimiento de las estrategias antievasión puertas abatibles y celosías, entre otras (...)».

Teniendo en cuenta lo anterior, se pudo observar que no existe ninguna desviación o traslados indebidos ya que los ítems requeridos por la Dirección de Infraestructura se encuentran relacionados dentro de los precios unitarios ofertados inicialmente.

Por otra parte, se tuvo en cuenta que la Contraloría de Bogotá, en el mes de junio de 2023, emitió el informe definitivo número 83, donde evaluó el contrato de mantenimiento CTO1406 de 2022 y, de este se generaron los siguientes hallazgos «Debilidades en la supervisión contractual de la interventoría, toda vez que son ellos quienes cargan la información en SECOP II» y «No aplicación y cumplimiento por parte del proceso de “Gestión de la Información Financiera y Contable” de las disposiciones lineadas en los procedimientos institucionales “P-OP-018 Elaboración, Modificación y Seguimiento del Plan de Acción Institucional” Y “P-OP-015 Formulación, Modificación y Seguimiento a Proyectos de Inversión”».

En virtud de la auditoría realizada por la Contraloría de Bogotá, la entidad realizó un plan de mejoramiento que incluyó tres acciones. Como parte del ejercicio de esta auditoría, se procedió a validar los avances realizados por la Oficina Asesora de Planeación y la Dirección Técnica de Infraestructura, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 6 Relación de hallazgos de Contraloría abiertos

| Nro. Hallazgo | Descripción | Acción | Responsable | Fecha fin | Avance |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------|-----------------------------|
| 2.5.1 | Debilidades en la supervisión contractual de la interventoría, toda vez que son ellos quienes cargan la información en SECOP II | Sensibilización a los supervisores y equipos de apoyo sobre la importancia de validar que los documentos cargados a la plataforma SECOP II correspondan a los periodos a pagar. | Dirección Técnica de Infraestructura | 1/12/2023 | No reportaron ningún avance |

| Nro. Hallazgo | Descripción | Acción | Responsable | Fecha fin | Avance |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Elaborar y socializar un comunicado a las interventorías recordando la obligatoriedad de cargar los documentos. | Dirección Técnica de Infraestructura | 1/12/2023 | No reportaron ningún avance |
| 3.2.2.5.2 | No aplicación y cumplimiento por parte del proceso de "Gestión de la Información Financiera y Contable" de las disposiciones lineadas en los procedimientos institucionales "P-OP-018 Elaboración, Modificación y Seguimiento del Plan de Acción Institucional" Y "P-OP-015 Formulación, Modificación y Seguimiento a Proyectos de Inversión" | Revisar y ajustar el procedimiento para la formulación, administración y reporte de los proyectos de inversión, incluyendo descripción de roles y actividades a cargo de estos y dispuestos normativamente e incluyendo puntos de control adicionales para la administración de la información asociada a los Proyectos de Inversión. Una vez adoptado generar una comunicación oficial (físico y/o electrónica) socializando dichos cambios | Oficina Asesora de Planeación | 31/05/2024 | DNP está liderando una serie de capacitaciones sobre potenciales ajustes en las metodologías y en las plataformas de reporte que nos gustaría incluir en la actualización en caso de que apliquen. |

Fuente: Plan de mejoramiento con la Contraloría 2023

Revisada en la información contenida en el plan de mejoramiento, se constató que las áreas responsables de las acciones no han adelantado ninguna actividad para su cumplimiento, toda vez que la fecha de finalización se encuentra programada para después de diciembre de 2023. Por tanto, se plantea una recomendación detallada en el numeral «recomendaciones generales» en el ítem número 7.

9. Verificación de las actividades de inspecciones de seguridad vial en el SITP.

Esta prueba se realizó con el objetivo de verificar la efectividad de los controles internos implementados en el proceso de inspecciones de seguridad vial en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Esta evaluación abarcó los componentes Troncal y Zonal y se basó en el Manual M-DS-002 «Política de Seguridad Vial», versión 0 de noviembre de 2022, que se desglosa en el anexo No. 1, adjunto al manual. El análisis de esta prueba permitió identificar las áreas que requerían mejoras y ajustes para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema.

Dentro del alcance de la prueba, se tuvieron en cuenta las 18 actividades detalladas en el Manual M-DS-002 y en el transcurso de la ejecución se pudo verificar con las áreas que las actividades no han tenido ningún avance, debido a que el manual se formalizó a finales del año 2022 y la política «TransMilenio Sistema Seguro» se extiende hasta el 2026. Aunque se entiende este contexto, el equipo auditor generó recomendaciones para abordar esta situación y promover la implementación efectiva de las actividades pendientes.

La Dirección Técnica de Seguridad desempeñó un papel activo en la realización de inspecciones de seguridad en diversos aspectos como el manejo preventivo, alcoholimetrías, revisión de botiquines y control de velocidad. Para esta labor, cuentan con un cuadro de control que detalla las acciones diarias y seguimientos realizados, los cuales son compartidos a través de presentaciones a los concesionarios, junto con las estadísticas de los hallazgos encontrados.

En cuanto a la verificación de equipos alcoholímetros, radares de velocidad y otros, mediante los cuales toman datos que posteriormente sirven de soporte para posibles sanciones a los concesionarios de operación, el equipo auditor solicitó información sobre las hojas de vida y los registros de mantenimiento correspondientes a los radares de velocidad y los alcoholímetros. Esta revisión puso de manifiesto que varios de los equipos no habían sido

calibrados de manera oportuna, lo que generó una preocupación en relación con la precisión y confiabilidad de los resultados de las alcoholimetrías. Esta situación se documentó en el Hallazgo 3.

10. Validación del control y eficiencia en la programación de servicios de la fase V del SITP.

En el marco de esta prueba de auditoría, se llevó a cabo una evaluación con el propósito de validar el control y la eficiencia en la programación de servicios de la Fase V del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). El enfoque principal de esta evaluación radicaba en evaluar la efectividad de los controles internos implementados en este proceso, con el objetivo de identificar posibles desviaciones en la ejecución de las actividades y proponer acciones de mejora para fortalecer el proceso de programación del sistema de transporte público.

La evaluación inició al identificar los controles internos presentes en el procedimiento «Programación de la Operación en el Componente Zonal» y en las matrices de riesgos de gestión y corrupción. Para profundizar en la validación de estos controles operativos, se llevaron a cabo entrevistas con el personal responsable de las actividades de programación de la Fase V del SITP.

Dentro del proceso de evaluación se seleccionó una muestra representativa de los controles especificados en la documentación del procedimiento para evaluar su efectividad. Además, se solicitó el reporte o bitácoras de las rutas nuevas o rutas activas que se implementaron en la Fase V del SITP durante el período auditado, y se procedió a elegir una muestra de estos reportes.

La siguiente etapa consistió en obtener y analizar los documentos de planificación o parámetros operacionales de las rutas nuevas o rutas activas que la Subgerencia Técnica y de Servicios compartía con las direcciones de Buses y BRT. Estos documentos fueron

esenciales para verificar la concordancia de los parámetros de operación, paraderos y trazados con los archivos de Sistemas de Información Geográfica (SIG).

Posteriormente, se realizó la verificación de los parámetros operacionales, asegurándose de que coincidieran los registrados en la aplicación DatosSAE. Además, se constató que la programación de la Fase V del SITP contara con la evidencia de su aprobación y puesta en operación. Esto incluyó la solicitud del Plan Semanal Operativo No Transversal (PSONT) final y la obtención de los cuadros de programación en el aplicativo DatosSAE, así como la asignación de las jornadas. Se tomaron evidencias de archivos y capturas de pantalla de la muestra seleccionada para respaldar este proceso de validación.

Como resultado de la prueba, no se logró identificar procedimientos o documentos que detallen las actividades llevadas a cabo por el área de programación de la Dirección Técnica de BRT en relación con la elaboración de la programación de operaciones correspondiente a la Fase V del sistema troncal del SITP. Estas actividades revisten una importancia significativa, dado que constituyen componentes esenciales para la supervisión y control de la flota por parte del ente gestor, así como para la liquidación de los kilómetros programados. Aunque el área mencionó que sigue el procedimiento «P-DB-004 Programación de la Operación en Componente Zonal en su versión 2», se observa que dicho documento no establece claramente las responsabilidades específicas del personal de la Dirección de BRT. Para mayor detalle consultar el Hallazgo 2.

11. Corroboración de la gestión en la solución de requerimientos por parte de la mesa de ayuda a los sistemas y equipos SIRCI.

Esta prueba se llevó a cabo con el propósito de confirmar la gestión de la mesa de ayuda del Sistema Integrado de Registro y Control de Información (SIRCI) en relación con la solución de requerimientos y problemas que surgen durante la operación del sistema.

Al validar la base de datos de los 129.367 tickets que fueron generados durante la vigencia 2023 en el aplicativo OTRS, mesa de ayuda del SIRCI, se observaron las siguientes situaciones:

- Las tres principales causales de fallas reportadas corresponden a: (i) problemas en la unidad lógica, (ii) mantenimientos generados por el SIRCI y (iii) problemas con el torniquete y validador de pasajeros.
- El promedio estimado para que el SIRCI proceda a cerrar el ticket, es de 13 días hábiles, aproximadamente.
- De los 129.367 tickets de la muestra, 288 llevan más de 100 días hábiles en espera para dar respuesta o solución por parte del SIRCI.
- Existe un incremento mensual de 1000 tickets

De acuerdo con lo anterior, se podría llegar a la conclusión que es efectiva la atención a dichos requerimientos, sin embargo, al analizarla de manera detallada la información se evidenció que existe discrepancia entre la información reportada por las áreas, usuarios y concesionarios y lo registrado en las bases de datos del SIRCI. Lo anterior, debido que el manejo, control y administración del aplicativo es directamente realizado por parte del SIRCI, lo que aumenta la probabilidad de que se materialice el riesgo de alteración de la información y se generen dificultades en la ejecución de actividades de la interventoría.

Considerando la operatividad descrita anteriormente, la entidad gestora y las áreas usuarias con el acompañamiento de la Dirección de TIC, supervisores del contrato, han optado por implementar alternativas como (Chat, WhatsApp, correos electrónicos) para dar gestión oportuna a las novedades reportadas con respecto al funcionamiento de dispositivos SIRCI.

DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS EVIDENCIADOS

A raíz de las pruebas efectuadas y del análisis de los datos proporcionados por las áreas responsables del proceso de Supervisión y Control de la Operación del Sistema Integrado

de Transporte Público (SITP), los cuales respaldan la implementación de controles y la administración de las actividades inherentes al proceso, se han identificado los siguientes hallazgos:

Hallazgo 1

Incumplimiento al numeral 3.2.2.1 «Estructura para la descripción del control de la guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas en su versión 5 de 2020».

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

El equipo de auditoría realizó una revisión de los riesgos identificados y controles formulados por el proceso en la matriz de riesgo de gestión. En este análisis, se observó que 17 de los 19 controles (representando el 89% del total) exhibieron deficiencias según se describe a continuación:

Tabla 7 Relación de observaciones en la formulación de riesgos y controles

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| RG1: Errores en la aplicación de los parámetros de programación de los servicios troncales del Sistema TransMilenio. | El Profesional Especializado Grado 06 de Programación y Planificación BRT, coordina la realización de las capacitaciones necesarias sobre el manejo de las herramientas tecnológicas requeridas para adelantar las labores de programación de servicios, cuando lo considera necesario, por mejoras o actualizaciones aplicadas al software, dejando como constancia el trámite realizado ante la Dirección Corporativa para la asignación de recursos. | Se considera pertinente evaluar la descripción del control, toda vez que, en su redacción define que los soportes corresponden a la constancia del trámite realizado ante la Dirección Corporativa para la asignación de recursos, sin embargo, se considera que el soporte debe ser el listado de asistencia y los temas tratados en la capacitación. |
| RG1: Errores en la aplicación de los parámetros de programación de los servicios troncales del Sistema TransMilenio. | El Profesional Universitario Grado 03 realiza semanalmente reportes de las reproyecciones de demanda, a través del monitoreo de indicadores, dejando los archivos de soporte de las reproyecciones realizadas, cuando se evidencian desviaciones se hace el ajuste de las proyecciones por parte del Profesional Especializado Grado 06 de Programación y Planificación BRT. De igual manera se realiza revisión permanente de los parámetros operacionales necesarios para la programación de los servicios, cada vez que se requiera, por parte del equipo de colaboradores del Área de Programación. Los | Una vez evaluada la descripción del control, se considera que este contiene dos controles en uno, toda vez que se evidencian dos responsables y dos acciones diferentes. En este sentido, es necesario considerar la posibilidad de revisar y ajustar la descripción del control. En relación con la evidencia |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | parámetros de programación son revisados y aprobados por el Profesional Especializado Grado 06 de Programación y Planificación BRT. En caso de encontrar inconsistencias en la información, el Profesional Especializado Grado 06 de Programación y Planificación solicita los ajustes correspondientes. | proporcionada para evaluar la ejecución del control, se notó la ausencia de documentación que respaldara la revisión de los parámetros. Esta omisión impidió llevar a cabo una evaluación exhaustiva de la implementación total del control. |
| RG2: Vincular un conductor sin el cumplimiento de los requisitos estipulados en los procedimientos vigentes | El Profesional Especializado Grado 06 de Vehículos/Flota aprueba, cada vez que se presenta una solicitud de vinculación, el cumplimiento de los requisitos estipulados en el procedimiento vigente para vinculación de conductores, mediante la remisión por oficio de la credencial de vinculación al servicio (Tarjeta de conducción) a la empresa concesionaria solicitante. En caso de encontrar errores en el proceso de vinculación, devuelve el oficio al Técnico Operativo Grado 01 para que realice los ajustes pertinentes. De igual manera el Profesional Especializado Grado 06 de Vehículos/Flota realiza revisión mensual y aleatoria de los registros de aprobación de los conductores que aparecen en la base de datos correspondiente a conductores vinculados al sistema, para lo cual realiza reunión de retroalimentación con el equipo de colaboradores del área, dejando el acta correspondiente. En caso de encontrar errores en el registro, se hacen las observaciones pertinentes y se solicita el ajuste inmediato del registro. | Una vez evaluada la descripción del control se considera que este contiene dos controles en uno, toda vez que se evidencian dos responsables y dos acciones diferentes, por lo que se considera pertinente evaluar la descripción del control. Entre los soportes remitidos, no se cuenta con información completa para identificar si el control se ejecuta de la manera como se encuentra descrito. |
| RG3: Vincular un vehículo sin el cumplimiento de las condiciones para operar, de acuerdo con los procedimientos vigentes | El Técnico Operativo Grado 01 revisa el Formato de Inspección Técnica para Vinculación, cada vez que se presenta una solicitud por parte de un concesionario, y solicita aprobación al Profesional Especializado Grado 06 de Vehículos/Flota, quien debe verificar el cumplimiento de todos los requisitos estipulados para cada tipología. En caso de encontrar errores en el proceso de vinculación, el Profesional Especializado Grado 06 de Vehículos/Flota solicita al Técnico Operativo Grado 01 que notifique al concesionario la novedad y proceda a completar o corregir las inconformidades encontradas en el Formato de Inspección Técnica para Vinculación. El Profesional Especializado Grado 06 de Vehículos/Flota realiza revisión mensual y aleatoria de los registros de aprobación de los vehículos que aparecen en la base de datos correspondiente a vehículos vinculados al sistema, para lo cual realiza reunión de retroalimentación con el equipo de colaboradores del área, dejando el acta correspondiente. En caso de encontrar errores en el registro, se hacen las observaciones pertinentes y se solicita el ajuste inmediato de la base de datos. | Tras la evaluación de la descripción del control, se ha notado que en realidad se engloban dos controles en uno, dado que se identifican dos responsables y dos acciones distintas. En consecuencia, se estima conveniente realizar una revisión más detallada de la descripción de este |
| RG4: Tomar decisiones erradas e inoportunas en | El Profesional Especializado de Control Técnico Operativo de la Dirección Técnica de BRT, coordinará la realización de visitas periódicas a los portales y estaciones en los que se encuentre personal en vía, para verificar el cumplimiento de | Una vez evaluada la información remitida, esta no es suficiente para identificar que el control se ejecute como |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| las actividades de control y supervisión del Sistema | funciones y adelantar retroalimentación y capacitación sobre las actividades que deben realizar en su labor diaria en el Sistema, estas visitas se realizarán en aquellos puntos en los que se considere necesario reforzar aspectos propios de la operación del Sistema y se dejará constancia de la actividad, mediante actas de visita. En caso de que se identifique que alguno de los colaboradores continúa ocasionando fallas para la operación, se procede a hacer el llamado de atención correspondiente y se solicita su desvinculación a la empresa que lo tenga contratado. | se encuentra diseñado. |
| RG4: Tomar decisiones erradas e inoportunas en las actividades de control y supervisión del Sistema | El Profesional Especializado de Control Técnico Operativo de las Direcciones Técnicas de BRT y de Buses deben garantizar el cumplimiento del Protocolo de Reglas Básicas en los Centros de Control, cada vez que se actualice dicho documento, mediante la difusión del mismo a través de correos electrónicos y capacitaciones dirigidas al personal operativo que tiene a cargo el control y supervisión del Sistema, de estas acciones se dejarán actas y mensajes remitidos como evidencia. De encontrarse que los funcionarios incumplen las reglas estipuladas, se adelantarán las actividades contempladas en dicho documento, dejando el informe correspondiente. | Se considera pertinente describir como se efectúa el seguimiento al cumplimiento del control diario. Entre la información remitida no se presentan las actas o los mensajes que dejan como evidencia, de acuerdo con lo que describe el control. |
| RG6: Las actividades necesarias de aseo y mantenimiento en la infraestructura del Sistema no se ejecuten o lleven a cabo y en los plazos establecidos. | El Profesional Especializado Grado 06 Mantenimiento y Aseo Infraestructura Componente Troncal y el equipo de trabajo, mensualmente realizan revisiones a los informes de ejecución de los contratos de Interventoría al mantenimiento y al aseo a la infraestructura corroborando que la Interventoría haya programado las actividades necesarias de aseo y mantenimiento. En caso de encontrar inconsistencias u observaciones en el informe, se devuelven manera oficial (a través de memorando) al Interventor para su aclaración y ajuste. Como evidencia de seguimiento se genera el certificado de cumplimiento, los informes de ejecución y los memorandos (en caso de ser aplicable). | Entre los soportes remitidos, no se cuenta con información completa para identificar si el control se ejecuta de la manera como se encuentra descrito. |
| RG6: Las actividades necesarias de aseo y mantenimiento en la infraestructura del Sistema no se ejecuten o lleven a cabo y en los plazos establecidos. | Existen contratos para el mantenimiento y aseo de la infraestructura del Sistema BRT, y la correspondiente interventoría para cada uno de ellos (Numeral 1 del Artículo 32 de la Ley 80 de 1993). La Supervisión de los contratos mencionados está a cargo del Director(a) Técnico(a) de Modos Alternativos y E.C. El apoyo a la supervisión es realizado por el equipo de infraestructura en cabeza del Profesional Especializado grado 6 de infraestructura. Las respectivas interventorías generan informes mensuales de la ejecución de los contratos principales, los cuales son revisados por el equipo de apoyo a la supervisión. En caso de encontrar debilidades en la ejecución de los contratos, la Interventoría genera alertas, a través de comunicaciones oficiales (memorandos) o divulgación de las novedades en los comités operativos. Como evidencia de seguimiento se genera el certificado de cumplimiento, los informes de ejecución y los memorandos | Una vez analizada la descripción de este control se observa que lleva a las mismas actividades y soportes que piden en el primer control. Generando duplicidad de controles. Entre los soportes remitidos, no se cuenta con información completa para identificar si el control se ejecuta de la manera como se encuentra descrito. |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | (en caso de ser aplicable). | |
| RG7: Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema | Cuando se identifiquen causas del accidente de tránsito relacionadas con fallas mecánicas, el profesional de seguridad o el contratista, solicitan un informe al área de vehículos de las Direcciones Técnicas de Buses, BRT o al concesionario mediante correo electrónico, luego se revisa el informe y se vincula al análisis del accidente, dejando como evidencia el informe del análisis del accidente. Cuando se compruebe que el accidente fue ocasionado por una falla mecánica, se solicitará a las direcciones técnicas de BRT y Buses, reforzar las inspecciones realizadas a la flota sobre la falla que ocasiono el accidente. | De acuerdo con los documentos suministrados, para el primer trimestre del año no se remite información para poder evaluar la ejecución del control. |
| RG7: Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema | El profesional de seguridad o el contratista, realiza una inspección preoperativa o en puntos críticos de las condiciones de la infraestructura, con el fin de identificar los riesgos que puedan afectar la operación, dejando como evidencia el informe de la inspección realizada; el cual será presentado en las reuniones de kilómetros eficientes para toma decisiones. | Una vez analizado el control, no es clara la periodicidad de este y que tratamiento se le deben dar a las observaciones. De acuerdo con los documentos suministrados, para el primer trimestre del año no se remite información para poder evaluar la ejecución del control. |
| RG7: Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema | En los comités de seguridad vial que se realizan mensualmente se presentan las estadísticas de accidentalidad de tránsito por parte del profesional de seguridad o la persona designada y se solicita la realización de acciones de prevención a los concesionarios y/o el apoyo la secretaria Distrital de Movilidad cuando se requiera, dejando como evidencias las actas de los comités. | Una vez analizado el control, el responsable debe ser solo uno el cual debe ser identificado con el cargo del servidor que lo ejecuta. De acuerdo con los documentos suministrados, para el primer trimestre del año no se remite información para poder evaluar la ejecución del control. |
| RG7: Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema | El profesional de seguridad o la persona que la Dirección Técnica de Seguridad designe, cuando se requiera, analiza el informe del accidente y cuando se identifiquen causas del accidente relacionadas con el factor humano, solicitará al concesionario la implementación de medidas de prevención. Se realiza verificación por parte de los profesionales o contratistas de las evidencias del cumplimiento por parte de los concesionarios, dejando como evidencia el informe del análisis del accidente. | No se remiten soportes para evaluar la ejecución del control. |
| RG8: Percepción negativa de la seguridad | El profesional o contratista de la Dirección Técnica de Seguridad, realiza actividades de control en cuatro (4) líneas de acción: 1. Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad. 2. Monitoreo y caracterización de la evasión 3. Fortalecimiento de la Infraestructura. 4. Fiscalización En relación con Cultura Ciudadana, Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad, se realizan campañas masivas de sensibilización frente a la importancia | Se considera pertinente la revisión del control ya que se considera que son 4 controles dentro de uno. No fue remitida información |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>del pago del pasaje y acciones preventivas con el Equipo Territorial en Vía (Gestores de Convivencia de TMSA) y con potenciales usuarios del Sistema; dejando como evidencias informes, reportes, o registros fotográficos y de vídeo. Se hará diseño e implementación de la estrategia de incidencia social, institucional y judicial, para la prevención del fraude por evasión o elusión, de lo cual se dejarán evidencias de documentos y / o actas que den cuenta del proceso.</p> <p>A través de la línea de Monitoreo y caracterización de la evasión, se hace seguimiento la línea base de evasión en el componente troncal, y se establecerá la línea de base para el componente zonal y servicios de alimentación. A partir de las herramientas técnicas y tecnológicas, y los análisis de personal especializado, permiten identificar, cuantificar y caracterizar de mejor manera el fenómeno de la evasión del pago, para así mismo focalizar y retroalimentar las estrategias para prevenir y contrarrestar esta problemática.</p> <p>En materia de Fortalecimiento de la Infraestructura, se adelantaron pilotos relacionados con puertas anti –evasión y Barreras de Control de Acceso en una Estación del Componente Troncal del Sistema. Con base en los resultados de los pilotos se tomarán decisiones gerenciales para cambio de infraestructura de portales y estaciones actuales, así como de incorporación de estas nuevas tipologías en las estaciones de las nuevas troncales. Igualmente se trabaja en elementos de infraestructura anti-evasión con los concesionarios del zonal. De esto se deja como evidencia informes o actas de reuniones o actas de visitas técnicas.</p> <p>En el caso de Fiscalización, en conjunto con la Policía Nacional y la vigilancia y seguridad privada se hace presencia en los puntos más críticos de evasión para generar acciones de disuasión y control, dejando como evidencia reportes de comparendos aplicados y reportes de servicios de vigilancia prestados. Se viene revisando la estrategia operativa para optimizar los recursos en vía. Se analizarán estrategias y propuesta de cuerpo civil para fiscalización y sanción en materia de evasión a partir de otras experiencias internacionales, para determinar la pertinencia y viabilidad de hacer el respectivo lobby en el Congreso de la República. Y se dejará como evidencia el compendio de documentos, actas y demás que den cuenta de esta gestión.</p> | |
| RG8: Percepción negativa de la seguridad | <p>El equipo de trabajo de la Dirección Técnica de Seguridad convoca mensualmente al comité de seguridad física y anti-evasión, donde se realiza la presentación de las situaciones que afectan la seguridad y la convivencia en el Sistema TransMienio, para que el Comando Servicio Transporte Masivo y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, establezcan acciones realizadas que permitan disminuir los índices de inseguridad en el Sistema. Dejando como evidencias las actas de los comités. Adicionalmente se les envía información de posibles nuevos focos de inseguridad que se presenten en el Sistema</p> | <p>Una vez analizado el control, se evidencia que el responsable debe ser solo uno, el cual debe ser identificado con el cargo del servidor que lo ejecuta. No fue remitida información</p> |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | TransMilenio en caso de que haya. En caso de encontrar puntos críticos, el Comando Servicio Transporte Masivo de la Policía Metropolitana de Bogotá, hace intervenciones prevención y control focalizadas en puntos priorizados del Sistema, dejando como evidencia Informes operativos con capturas, casos de mercancías recuperadas, armas blancas y de fuego incautadas, entre otros. | |
| RG8: Percepción negativa de la seguridad | El grupo de trabajo de la Dirección Técnica de Seguridad realiza mesas de trabajo interinstitucional de manera conjunta con las entidades que tienen competencia en materia de seguridad y atención de poblaciones vulnerables, y atención de a mujeres víctimas de género con el fin de programar actividades de atención, prevención, pedagogía y control, para lo cual se dejan actas o registros de asistencia. Cuando se evidencia presencia de ciudadanos habitantes de calle o vendedores informales se articula con las Entidades del Distrito que tienen oferta institucional para atender estas poblaciones de forma integral. Asimismo, se articula con la Policía Metropolitana en caso de requerir la aplicación del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, verificación de antecedentes, entre otras funciones propias de esa Entidad. | No es clara la periodicidad y la descripción del control. No fue remitida información |
| RG9: Afectación a la operación por actos vandálicos o situaciones de orden público generadas por terceros. | El profesional especializado grado 6 de emergencias y contingencias o contratista aplicará las medidas de intervención establecidas en el análisis de riesgos por condiciones sociales insatisfechas de los Planes de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias, dejando como evidencia listados de asistencia o coordinación por chat o correo electrónico con los equipos de trabajo. Durante las jornadas de movilización, desde la Dirección Técnica de Seguridad se hace monitoreo a través de los reportes generados por el Centro de Control, la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia a través de los Gestores de Convivencia, y la Secretaría de Gobierno a través del equipo de Diálogo social, manteniendo al equipo de Gestores de convivencia de TMSA informado para ejecutar las acciones en campo que sean necesarias, dejando como evidencia la matriz de reporte de acompañamientos a eventos de movilización. En caso de que se requiera la intervención en las movilizaciones se coordinará con las entidades competentes las acciones a seguir. | Para este control no es clara la periodicidad, el propósito y tampoco que se hace con las observaciones o desviaciones que cuando se ejecuta el control. |
| RG9: Afectación a la operación por actos vandálicos o situaciones de orden público generadas por terceros. | Cada vez que se presentan manifestaciones, marchas y/o aglomeraciones que deriven en actos violentos contra los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público, los profesionales especializados de control de la operación, que se encuentren a cargo en los centros de control de cada componente (troncal, Cable Aéreo y zonal), tomarán las decisiones operativas necesarias para salvaguardar los vehículos que se encuentren en riesgo de ser vandalizados o incinerados, de manera que realicen los desvíos, retornos, cierres operacionales y todas aquellas acciones que | No fue remitida información por parte de BRT, por lo tanto, no fue posible evaluar la ejecución por parte de ellos. |

| Riesgo | Descripción del Control | Observaciones |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| | garanticen la integridad de los usuarios y colaboradores que se encuentren al interior de los vehículos y de los vehículos mismos. De todas las acciones de regulación que se implementen debe quedar registro en el SAE. Si, a pesar de las acciones de regulación que se implementen, se presentan daños a los vehículos, se solicitará de inmediato a los directivos (Director Técnico de BRT y Director Técnico de Buses) el cierre de la operación. | |

Fuente: Cuadro construido por la Oficina de Control Interno con información de riesgos del proceso.

La situación descrita anteriormente contradice lo establecido en el numeral 3.2.2.1 «Estructura para la descripción del control de la Guía para la administración del riesgo y el diseño de controles en entidades públicas V5 de 2020 y el numeral 4.2 Valoración de los controles del anexo 1 Metodología para la administración de los riesgos de gestión del manual para la gestión del riesgo en TRANSMILENIO S.A.» «Porque un control que no se ejecute, o un control que se ejecute y esté mal diseñado, no va a contribuir a la mitigación del riesgo».

Lo anterior, podría tener un impacto adverso en la efectividad de la mitigación de riesgos del proceso, lo que a su vez podría llevar a la exposición a riesgos no gestionados de manera adecuada y a posibles consecuencias negativas para la entidad.

Descripción del riesgo:

Posible falta de ejecución o diseño incorrecto de los controles, en contraposición con las directrices establecidas en la metodología de administración de riesgos de la entidad.

Recomendaciones:

1. Realizar una revisión exhaustiva de las descripciones de los controles con el propósito de garantizar su claridad, asegurándose de que los soportes del control coincidan con lo mencionado en la descripción correspondiente.

2. Implementar un mecanismo de validación cruzada entre los equipos encargados del diseño de los controles y los responsables de la ejecución, para verificar la congruencia de lo establecido en las descripciones y las acciones ejecutadas.
3. Fortalecer la capacitación y sensibilización de los responsables de diseñar y ejecutar los controles, enfatizando la importancia de seguir rigurosamente las instrucciones detalladas en las descripciones de estos. Asimismo, se recomienda impulsar la comunicación y socialización acerca de las posibles modificaciones implementadas en relación con los riesgos y sus correspondientes controles, a fin de asegurar una comprensión integral y actualizada por parte del equipo que conforma el proceso.

Hallazgo 2

Desactualización de procedimientos para generar información base en la liquidación de flota y programación de operaciones en el componente de alimentación de la Fase V del SITP.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

El equipo de auditoría llevó a cabo una revisión de la documentación enmarcada en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG, que se relaciona con la generación de información base, para la liquidación anticipada de retribuciones en contratos de concesión en lo que respecta a la flota, así como la generación de la programación de operaciones en el componente de alimentación de la Fase V del SITP. A raíz de este análisis, se evidenció la inexistencia de documentación al respecto. A continuación, se detallan las observaciones encontradas en cada actividad:

- **Liquidación de flota:**

No se logró identificar procedimientos o documentos que describan las actividades llevadas a cabo por el área de flota de la Dirección Técnica de BRT para la elaboración del reporte de vehículos de operación troncal que deben ser remunerados en la Fase V

del SITP. Este insumo se envía posteriormente a la Subgerencia Económica de TRANSMILENIO S. A. para la ejecución del proceso de remuneración de los agentes del sistema.

Nota: Aunque el área ha indicado que están siguiendo una metodología similar a la aplicada en la Fase IV, es importante destacar que el procedimiento específico de dicha fase se enfoca claramente en los contratos de concesión de las Fases I y II - segunda generación, sin hacer mención alguna de la Fase V.

- **Programación de operaciones:**

No se lograron identificar procedimientos o documentos enmarcados en el Modelo Integrado del Planeación y Gestión – MIPG, que describan las actividades realizadas por el área de programación de la Dirección Técnica de BRT para elaborar la programación de operaciones correspondiente a la Fase V del sistema de alimentación del SITP. Dichas actividades son sumamente relevantes, ya que constituyen elementos clave para la supervisión y control de la flota por parte del ente gestor, así como para la consolidación de reportes de kilómetros programados.

Nota: A pesar de que el área señala que están siguiendo el procedimiento «P-DB-004 Programación de la Operación en Componente Zonal en su versión 2», se evidencia que dicho documento no asigna responsabilidades específicas al personal de la Dirección de BRT. Además, la Profesional Especializada grado 6 de Programación de Alimentadores menciona que se están llevando a cabo acciones para ajustar los procedimientos y que las actividades de programación se apoyan constantemente en los documentos contractuales que se tiene con los concesionarios operadores.

La situación descrita anteriormente contradice lo establecido en el literal C, del numeral 6, del documento oficial «P-OP-001 Control de los Documentos del Sistema de Gestión de TRANSMILENIO S.A.», Versión 5, de octubre de 2021, que establece: «La elaboración y

actualización de los documentos del Sistema de Gestión es responsabilidad de los líderes de proceso o los responsables del tema que se esté documentando. Los documentos deben incluir los lineamientos de trabajo necesarios para el desarrollo y control de las actividades. Quienes elaboran los documentos revisan que lo que está escrito corresponde con el quehacer institucional».

Dado que estas actividades son de relevancia en el proceso, su falta de definición podría tener un impacto negativo en la remuneración de los agentes del sistema y en las operaciones en su conjunto.

Descripción del riesgo:

Posible riesgo reputacional por falta de documentación y procedimientos claros en la generación de información base para la liquidación anticipada de retribuciones en contratos de concesión y en la programación de operaciones del componente troncal de la Fase V del SITP. Esta carencia podría impactar negativamente la precisión en la remuneración de los agentes del sistema y en el control de las operaciones, contradiciendo los lineamientos establecidos en el sistema de gestión y generando posibles consecuencias adversas en las actividades operativas y financieras.

Recomendaciones:

1. Evaluar la viabilidad de establecer un procedimiento documentado para la generación de información base destinada a la liquidación anticipada de retribuciones en los contratos de concesión de la Fase V, en colaboración con el respaldo técnico de la Oficina Asesora de Planeación - OAP.
2. Si bien las labores vinculadas con la generación de información base para la liquidación anticipada de retribuciones en los contratos de concesión de la Fase V reflejan similitudes con las de la Fase IV, se sugiere integrar la Fase V en la documentación existente de la Fase IV, con el propósito de garantizar una cobertura completa.

3. Formalizar las etapas concernientes a la programación de operaciones en el componente troncal de la Fase V del SITP, mediante una incorporación en la documentación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG. En caso de optar por la implementación del procedimiento «P-DB-004 Programación de la Operación en Componente Zonal», es esencial definir de manera explícita las responsabilidades asignadas al personal de la Dirección Técnica de BRT.
4. Una vez se hayan efectuado ajustes formales en los documentos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, se recomienda realizar una sesión de socialización con el equipo de BRT y los demás miembros del personal involucrados, para asegurar la correcta difusión de los cambios realizados.

Hallazgo 3

Omisión en el cumplimiento de la calibración anual de equipos alcoholímetros, contraviniendo la Resolución No. 001844 de 2015 y el Protocolo T-DS-006.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

Durante el análisis llevado a cabo a los alcoholímetros utilizados para la ejecución de pruebas de alcoholimetría en los conductores de los concesionarios de operación, se constató que 4 de los 19 equipos sometidos a revisión (lo cual equivale al 21%), carecen del certificado de calibración vigente, esto de acuerdo con la fecha más reciente en que se realizó su última calibración. A continuación, se detallan los dispositivos en cuestión:

Tabla 8 Dispositivos con certificados de calibración extemporáneos

| Serial | Fecha ÚLTIMA Calibración | Certificado Calibración | Fecha siguiente Calibración | Fecha final de Auditoría | Total, días sin calibración |
|----------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 13510011 | 25/01/2022 | HX-CC-AL-22599 | 25/01/2023 | 31/05/2023 | 126 |
| 13510012 | 10/02/2022 | HX-L-16240 | 10/02/2023 | 31/05/2023 | 110 |

| Serial | Fecha ÚLTIMA Calibración | Certificado Calibración | Fecha siguiente Calibración | Fecha final de Auditoría | Total, días sin calibración |
|----------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 13510017 | 7/04/2022 | HX-CC-AL-23117 | 7/04/2023 | 31/05/2023 | 54 |
| 17400104 | 15/03/2022 | HX-CC-AL-23 116 | 15/03/2023 | 31/05/2023 | 77 |

Fuente: Papel de trabajo realizado por el equipo OCI con base en la información aportada por la DTS.

Esta situación contradice lo dispuesto en el anexo 1, de la Resolución No. 001844 de 2015 que establece en cuanto a la calibración de los analizadores de alcohol en aire espirado que: «Los alcohosensores deben ser **calibrados al menos una vez cada 6 meses**, a menos que los resultados de las verificaciones a cargo del usuario arrojen resultados no satisfactorios, evento en el cual el equipo debe marcarse y ponerse fuera de uso para su revisión, mantenimiento y calibración. La fecha de vigencia de la calibración se entiende hasta las 23:59 horas del día del vencimiento» (negrita fuera de texto).

De igual forma, se contradice lo establecido en el numeral 6.2 del protocolo T-DS-006, versión 4, que determina que: «El equipo de alcoholimetría y de prueba multidroga en fluido oral a utilizar deberá corresponder a los destinados por la Entidad para tal fin, los cuales estarán identificados, **debidamente calibrados (alcoholímetros) y en buen estado de funcionamiento**» (negrita fuera de texto). Asimismo, esto coincide con la Resolución No. 88919 de 2017, la cual reglamenta el control metrológico aplicable a alcoholímetros, etilómetros o alcohosensores evidenciales.

La situación descrita podría materializar el riesgo de utilizar equipos sin calibrar, lo cual podría resultar en la obtención de datos inconsistentes y resultados de escasa confiabilidad.

Descripción del riesgo:

Posible empleo de equipos sin calibrar lo cual podría resultar en la obtención de datos inconsistentes y resultados de escasa confiabilidad.

Recomendaciones:

Informe OCI-2023-048 Auditoría proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP

- 1 Robustecer las bases de datos de los registros de las pruebas de alcoholimetría positivas para incluir el número de serie del equipo empleado. Esta medida reforzará el control y la trazabilidad de los resultados obtenidos.
- 2 Realizar, de manera periódica, inspecciones a las hojas de vida de los equipos, con el propósito de verificar las fechas de vencimiento de la certificación de calibración. Este enfoque contribuirá a minimizar la posibilidad de utilizar alcoholímetros con documentación expirada y garantizaría la validez de las pruebas.
- 3 Implementar un cronograma anticipado que englobe las fechas de vencimiento de los equipos de alcoholimetrías. Esto facilitará la solicitud oportuna del presupuesto necesario para llevar a cabo la calibración, reforzando así la planificación presupuestal destinada a esta actividad.

Hallazgo 4

Debilidades en los informes de la flota zonal y troncal relacionados con vehículos inmovilizados y, en los informes de flota para la remuneración de los agentes del sistema.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

Durante el análisis efectuado a los informes de flota proporcionados por la Dirección Técnica de BRT, y que previamente habían sido enviados a la Subgerencia Económica para la remuneración de los agentes del sistema de la Fase V, se han identificado discrepancias en algunos datos, esto en comparación con los reportes obtenidos en la plataforma Transmittools. Estas diferencias se detallan a continuación:

Tabla 9 Relación de diferencias encontradas en el reporte de flota

| Área | Concesionario | Mes | Tipología vehículo | Cantidad vehículos disponibles (VEHDPi,k,t) | Validación Transmitools (Reporte Liquidación Km definitivo y tipología ejecutada) | Observaciones de la Oficina de Control Interno |
|-------|--------------------------------------------------|---------|-----------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| DTBRT | UFO 5 - ELECTRIBUS BOGOTÁ USME I S.A.S. | 10/2022 | PADRON - ELECTRICO | 120 | 119 | En el reporte a económica aparece un vehículo más disponible. |
| DTBRT | UFO 5 - ELECTRIBUS BOGOTÁ USME I S.A.S. | 1/2023 | PADRON - ELECTRICO | 120 | 119 | En el reporte a económica aparece un vehículo más disponible. |

Fuente: elaboración por el equipo OCI a partir de datos suministrados por las áreas y reportes Transmitools.

De lo anterior se evidenció que:

- Para la Dirección Técnica de BRT (DTBRT): en octubre de 2022 y enero de 2023, se constató que se reportó un vehículo más disponible en los informes a la Subgerencia Económica en comparación con los datos de Transmitools.

Estas discrepancias evidencian la posible materialización del riesgo de una remuneración errónea de vehículos disponibles, debido a la falta de revisión de la base de datos de flota disponible por vehículo y a la omisión de actualizar la base de datos “flota vinculada” para el periodo evaluado. Además, no existe un procedimiento específico para el reporte de vehículos para remuneración en la fase V del componente Troncal.

Otro posible riesgo es la exposición a «sanciones por parte de los entes de control» debido a la publicación de información incongruente con la realmente reportada por las áreas para su respectiva liquidación.

De otra parte, al cruzar las bases de datos que fueron aportadas por las dos Direcciones Técnicas de Buses y BRT, respecto de los vehículos inmovilizados y la información contenida

Informe OCI-2023-048 Auditoría proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP

en el reporte de vehículos entregado a la Subgerencia Económica (que se encuentra disponible en Transmtools), se revisaron los siguientes periodos: para componente zonal, los meses de agosto y octubre de 2022 y para el componente de alimentación, septiembre de 2022 y febrero y junio de 2023. De dicho análisis se identificó que, 6 vehículos del componente zonal y 2 del componente troncal, aunque se encontraban inmovilizados aparecen en operación en los meses mencionados, situación que no es clara, como se muestra en el siguiente cuadro:

Tabla 10 Relación de flota inmovilizada que fue reportada para remuneración

| Dirección | Empresa | Placa | Fecha de inmovilización | Fecha de habilitación | Días inmovilizado | Revisión OCI | Comentario OCI |
|------------|------------------------|--------|-------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| DTB | ZMO FONTIBON V S.A.S | KYO837 | 30/07/2022 | 23/09/2022 | 55 | Disponible en agosto a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de agosto el vehículo ejecutó 5001.208 Km |
| DTB | ZMO FONTIBÓN III S.A.S | KYP280 | 23/09/2022 | 01/11/2022 | 39 | Disponible en octubre a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de octubre el vehículo ejecutó 4467.675 Km |
| DTB | MUEVE USME S.A.S | KYQ060 | 02/10/2022 | 16/11/2022 | 45 | Disponible en octubre a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de octubre el vehículo ejecutó 5108.331 Km |
| DTB | ZMO FONTIBON V S.A.S | KYP247 | 04/10/2022 | 15/11/2022 | 42 | Disponible en octubre a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de octubre el vehículo ejecutó 4490 Km |
| DTB | EMASIVO 16 S.A.S. | JTR507 | 27/01/2023 | 21/03/2023 | 53 | Disponible en Feb a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de febrero el vehículo ejecutó 4833.26 Km |

| Dirección | Empresa | Placa | Fecha de inmovilización | Fecha de habilitación | Días inmovilizado | Revisión OCI | Comentario OCI |
|--------------|----------------------------|--------|-------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| DTB | E-SOMOS FONTIBÓN S.A.S. | JTP263 | 28/05/2023 | 19/07/2023 | 52 | Disponible en Jun a pesar de estar inmovilizado | Al revisar el mes de junio el vehículo ejecutó 3823.041 Km |
| DTBRT | E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S | JTN976 | 23/08/2022 | 21/10/2022 | 59 | Disponible en septiembre a pesar de estar inmovilizado | La DTBRT reportó un kilometraje de 161.218 para septiembre |
| DTBRT | E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S | JTP000 | 23/08/2022 | 18/10/2022 | 56 | Disponible en septiembre a pesar de estar inmovilizado | La DTBRT reportó un kilometraje de 165.616 para septiembre |

Fuente: elaboración por el equipo OCI a partir de datos suministrados por las áreas y reportes Transmittools.

Descripción del riesgo:

Posible remuneración incorrecta de vehículos disponibles debido a discrepancias entre los informes de flota proporcionados por las direcciones técnicas, los reportes en la plataforma Transmittools y la base de flota inmovilizadas.

Recomendaciones:

- 1 Llevar a cabo una revisión mensual de los datos consignados en la plataforma Transmittools para asegurar su concordancia con los informes reportados a la Subgerencia Económica, en el contexto de la remuneración de los agentes del sistema.
- 2 Proporcionar capacitación a los responsables de la Dirección Técnica de BRT en relación con la elaboración de los informes de «Flota Disponible». Esta capacitación tiene como objetivo prevenir futuras dificultades y garantizar la consistencia de los reportes.
- 3 Brindar capacitación a los encargados de la Dirección Técnica de Buses y BRT en el proceso de registro de inmovilizaciones en el aplicativo GetSae. Esta formación tiene

como propósito evitar posibles contratiempos en el futuro y asegurar la correcta gestión de las inmovilizaciones y la integridad de la información.

- 4 Realizar cruces sistemáticos de las bases de datos de vehículos inmovilizados y en operación, antes de remitir la información al «proceso de Gestión Económica de los Agentes del Sistema», que se encuentra a cargo de la Subgerencia Económica. Esto permitirá identificar y corregir cualquier discrepancia entre las bases de datos, minimizando la posibilidad de errores en los informes presentados.

DESCRIPCIÓN DE LAS OBSERVACIONES

A continuación, se presenta el detalle de las observaciones obtenidas en la ejecución del proceso auditor, las cuales no infringen un criterio en su totalidad, pero que presentan posibles desviaciones u oportunidades de mejora a través del fortalecimiento de los controles definidos y adoptados.

Observación 1

Debilidad en la publicación de las cuentas de cobro del contrato 1286 de 2021 en la plataforma SECOP II.

Descripción de la observación o situación encontrada:

El equipo de auditoría realizó una revisión de la documentación vinculada al contrato 1286 de 2021 con corte a 25 de julio de 2023. Durante este proceso, se identificó que, en el informe de la carátula que detalla los pagos efectuados, se menciona un total de tres pagos. Sin embargo, al cotejar esta información con los registros alojados en la plataforma del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP II), se constató que solamente se habían registrado dos cuentas de cobro. Esta discrepancia entre los registros se presenta de manera visual en las imágenes que se presentan a continuación:

- Imagen de carátula contrato 1286 de 2021.

Interventores JAIMES NOVA MARYORI ELIZABETH

SUSPENSIONES Y REINICIOS AL CONTRATO :
Número **Fecha** **Fecha Inicio** **Fecha Finalización**

FORMA DE PAGO:
 EL CONTRATISTA DEBERÁ TENER EN CUENTA TODOS LOS COSTOS DE DISEÑO, FABRICACIÓN, TRANSPORTE, PERSONAL, INSUMOS, REPUESTOS, INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO, OFICINAS, COMUNICACIONES Y DEMÁS ÍTEMS QUE REQUIERA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA TOTALIDAD DE LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN EL ANEXO TÉCNICO, ANEXOS, CONTRATO Y DEMÁS DOCUMENTOS QUE HACEN PARTE DEL PROCESO.
 TODOS ESTOS COSTOS DEBERÁN ESTAR INCLUIDOS EN EL PRECIO DE LOS ÍTEMS DE PAGO QUE SE INDICAN A CONTINUACIÓN. NO SE RECONOCERÁN O PAGARÁN COMO PARTE DEL CONTRATO CONCEPTOS DIFERENTES A LOS QUE SE MENCIONAN A CONTINUACIÓN, POR LO TANTO, LAS TARIFAS INDICADAS DEBERÁN SER A TODO COSTO.
 PARA LA REMUNERACIÓN DEL CONTRATO, SE TENDRÁ EN CUENTA EL FACTOR DE CALIDAD FQ RESULTANTE DEL EMIC, DE ACUERDO CON LAS MEDICIONES DE LOS ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO, INDICADORES QUE SON PLANTEADOS EN EL ANEXO NO. 4 ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO.

REGIMEN TRIBUTARIO :

B. INFORMACION SOBRE PAGOS:

| Documentos Aplicados | | | | Amortizaciones | | | | | | | Valor Neto | Saldo |
|----------------------|-------|----------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|----------|----------|--------------|-----------------|------------------|
| Fuente | OP | Fecha | Vlr Bruto | IVA | Rete Fte | Rete IVA | Rete ICA | Retimbre | RetOtros | Otros Dctos. | | |
| FN FECH | 10360 | 30/05/23 | 1,113,269,486.0 | 211,521,202.0 | 27,831,737.0 | 31,728,180.0 | 8,193,663.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1,257,037,108.0 | 19,963,802,011.0 |
| -7 | | | | | | | | | | | | |
| FN FECH | 10361 | 30/05/23 | 4,824,750,386.0 | 916,702,574.0 | 120,618,760.0 | 137,505,386.0 | 35,510,163.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5,447,818,651.0 | 14,222,349,051.0 |
| -6 | | | | | | | | | | | | |
| FN FECH | 12910 | 10/07/23 | 910,714,756.0 | 173,035,804.0 | 22,767,869.0 | 25,955,371.0 | 10,054,291.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1,024,973,029.0 | 13,138,598,491.0 |
| -5 | | | | | | | | | | | | |
| Totales | | | 6,848,734,628.0 | 1,301,259,580.0 | 171,218,366.0 | 195,188,937.0 | 53,758,117.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7,729,828,788.0 | |

Fuente: reporte del aplicativo JSP7

- Imagen relación de pagos plataforma SECOP II.

| Id de pago | Número de factura | Código de autorización | Fecha de expedición | Fecha de recepción | Valor total de la factura | E |
|------------|-------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---|
| 1 | FECH-6 | - | 24/05/2023 8:01 AM (UTC -5 hours) | 24/05/2023 12:00 AM (UTC -5 hours) | 5.741.452.959.82 COP | A |
| 2 | FECH-7 | - | 24/05/2023 9:19 AM (UTC -5 hours) | 24/05/2023 9:19 AM (UTC -5 hours) | 1.324.790.687.96 COP | A |

| Descripción | Nombre del documento | Cargado por |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| CRPS376 tm.pdf | CRPS376 tm.pdf | Entidad Estatal Descargar Detalle |
| CTO 1286-2021 Acta de inicio.pdf | CTO 1286-2021 Acta de inicio.pdf | Entidad Estatal Descargar Detalle |
| LIQ631 tm.pdf | LIQ631 tm.pdf | Entidad Estatal Descargar Detalle |

| Referencia de la modificación | Tipo de modificación | Fecha de modificación | Fecha de aprobación | Estado | Versión | Versión previa |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------|---------|----------------|
| CO1 CTRMOD 10512305 | Modificar el contrato | 9/02/2023 10:47 AM (UTC -5 hours) | 10/02/2023 8:08 AM (UTC -5 hours) | Publicados | 3 | Ver |
| CO1 CTRMOD 9550097 | Modificar el contrato | 25/10/2022 7:25 AM (UTC -5 hours) | 25/10/2022 4:45 PM (UTC -5 hours) | Publicados | 2 | Ver |

| Incumplimientos |
|-----------------|
| |

Fuente: reporte de la plataforma SECO II

La situación descrita anteriormente podría materializar los riesgos de:

- 1 Incumplimiento de la Circular Única Colombia Compra Eficiente: La falta de concordancia entre los registros en la carátula de pagos y los registros en SECOP II podría constituir un incumplimiento de la obligación de las entidades de publicar oportunamente su actividad contractual en la plataforma.
- 2 Dificultad en la rendición de cuentas y supervisión: La discrepancia podría dificultar la supervisión y el seguimiento del contrato por parte de los supervisores e interventores. Esta situación podría generar dificultades para cumplir con la obligación de publicar los documentos de ejecución en el plazo de tres días, como lo establece el Manual de Supervisión e Interventoría M-DA-015.
- 3 Posible infracción a lineamientos de la Circular No. 011 de 2022 TRANSMILENIO S. A.: la discrepancia podría implicar una infracción a los lineamientos de obligatorio cumplimiento para supervisores e interventores. Esta situación podría acarrear consecuencias en términos de rendición de cuentas y cumplimiento normativo.

Descripción del riesgo:

Posible incumplimiento normativo debido a la discrepancia entre los registros en la carátula de pagos y los registros en SECOP II, lo que podría dificultar la supervisión y el seguimiento del contrato, lo que a su vez podría generar dificultades en la obligación de publicar documentos de ejecución en el plazo establecido.

Recomendaciones:

- 1 Efectuar seguimiento al cargue de los documentos por parte de los contratistas para garantizar la publicidad de la información y la transparencia en la ejecución de los contratos.

Observación 2

Falta de identificación de riesgos en la gestión de la actividad de cálculo de kilómetros para remuneración de los agentes operadores del Sistema TransMilenio.

Descripción de la observación o situación encontrada:

Durante el proceso de auditoría, se llevó a cabo un análisis exhaustivo de la documentación relacionada con la actividad de cálculo de kilómetros ejecutados, un insumo crítico para la remuneración de los agentes operadores en el Sistema TransMilenio. Se constató que la Dirección Técnica de Buses tiene definido un riesgo de corrupción específico:

Reporte indebido de kilómetros: Liquidación indebida de los kilómetros a remunerar (zonal) en exceso o en defecto, por parte de los funcionarios de la Dirección Técnica de Buses, con el fin de favorecer o perjudicar a terceros, en detrimento de la entidad, a cambio de dádivas o pago de favores.

Sin embargo, al revisar detalladamente los riesgos de gestión establecidos, se identificó la ausencia de un riesgo asociado a esta actividad clave. Considerando la relevancia y la alta frecuencia de la ejecución de los cálculos de kilómetros para remuneración, la Oficina de Control Interno considera pertinente la formulación de un riesgo de gestión en el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar) y el enfoque en la mejora continua.

Esta ausencia de un riesgo de gestión formalizado limita la adecuada identificación y mitigación de los riesgos inherentes al proceso de Supervisión y Control de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. Al establecer este riesgo y sus correspondientes controles, se busca fortalecer la gestión de riesgos, minimizar la posibilidad de errores y reducir el impacto de datos incorrectos en el cálculo de kilómetros a remunerar.

Descripción del riesgo:

Posible liquidación incorrecta de kilómetros remunerables debido a errores en los datos fundamentales para su cálculo.

Recomendaciones:

1. Evaluar la posibilidad que la Dirección Técnica de Buses y Dirección Técnica de BRT se formule un riesgo de gestión específico relacionado con la actividad de cálculo de kilómetros ejecutados para la remuneración de los agentes operadores en el Sistema TransMilenio. Dada la importancia crítica de esta actividad y su impacto en la remuneración y operación del sistema.

RECOMENDACIONES GENERALES

1. Realizar una revisión de las descripciones de los controles para asegurar su claridad y coherencia con los soportes correspondientes, implementado mecanismos de validación cruzada entre los equipos responsables diseñar y ejecutar los controles, esto para garantizar la consistencia entre las descripciones y las acciones realizadas. Igualmente, fortalecer la capacitación y comunicación con los responsables de los controles, resaltando la importancia de seguir las instrucciones en las descripciones y mantenerlos informados sobre las modificaciones en riesgos y controles para una comprensión integral y actualizada del proceso.
2. Evaluar la viabilidad de establecer procedimientos documentados y formalizados en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG-, esto en colaboración con la Oficina Asesora de Planeación – OPA, en cuanto las actividades de generación de información base destinada a la liquidación anticipada de retribuciones en los contratos de concesión y etapas de programación de operaciones en el componente troncal de la Fase V del SITP, definiendo responsabilidades, y luego de ajustes, realizar sesiones de socialización para asegurar la difusión de los cambios.

3. Implementar un registro detallado de pruebas de alcoholimetría positivas que incluya atributos adicionales como el número de serie del equipo utilizado, con el propósito de fortalecer el control y la trazabilidad. Además, se sugiere realizar inspecciones regulares en las hojas de vida de los equipos alcoholímetros para verificar la validez de las certificaciones y prevenir su utilización con documentación expirada. Este enfoque servirá como base para una planificación presupuestal eficiente destinada a la calibración de los equipos.
4. Garantizar la integridad de la información en la gestión de vehículos inmovilizados, proporcionando capacitación prioritaria a los encargados de la Dirección Técnica de Buses y BRT en el proceso de registro de inmovilizaciones en los diferentes aplicativos que apoyan esta actividad y, en consecuencia, prevenir posibles contratiempos futuros y asegurar una administración precisa y efectiva de los datos y novedades.
5. Reforzar la supervisión de los contratos mediante un seguimiento del proceso de carga de documentos por parte de los contratistas. Este enfoque contribuirá significativamente a garantizar la adecuada publicidad de la información y a fomentar la transparencia en todas las fases de la ejecución contractual.
6. Considerar la viabilidad de que la Dirección Técnica de Buses y la Dirección Técnica de BRT establezcan un riesgo de gestión particular que aborde la actividad de cálculo de kilómetros realizados para la remuneración de los agentes operadores en el Sistema TransMilenio. Dada la relevancia de esta tarea y su influencia en la remuneración y el funcionamiento efectivo del Sistema.
7. Revisar las acciones planteadas en el plan de mejoramiento con la Contraloría, en relación con el contrato 1406-22 referente al mantenimiento de la infraestructura del sistema de TransMilenio, para asegurar el cumplimiento de las acciones planteadas y evaluar nuevas acciones o reevaluar las existentes para asegurar que estas eliminen la causa raíz que ocasionaron la situación observada.

8. Agilizar, si es posible, el trámite para dar cumplimiento a las metas establecidas en las 18 acciones registradas en el anexo No. 1 del Manual de seguridad Vial, con el fin de lograr los objetivos allí establecidos. En la entrevista realizada con el profesional Grado 6 de la DTS, se informó al equipo auditor que a la fecha no se ha adelantado trámite alguno.
9. Incluir en las mesas de trabajo mensual de seguimiento a los indicadores de cumplimiento por parte de los concesionarios, las causas de inmovilización y los impactos que generan en la operación, teniendo en cuenta que en el análisis realizado para la fase V del SITP en su componente de alimentación, el concepto de inmovilización más representativo es el de «SISTEMAS DE COMUNICACIÓN».
10. Dado que el contrato de Recaudo Bogotá aún no ha concluido y son ellos los responsables de proporcionar y gestionar el aplicativo de mesa de ayuda del SIRCI, resulta crucial que la entidad lleve a cabo medidas orientadas a verificar la autenticidad de la información consignadas en esta mesa, asegurando así la eficacia en la gestión en cada caso reportado.
11. Se recomienda que para próximos contratos, establecer que, aunque el aplicativo de mesa de servicio lo debe proveer el contratista del SIRCI, que TRANSMILENIO S.A., pueda y deba tener el control de la administración de estas bases de datos.

SOLICITUD PLAN DE MEJORAMIENTO

De acuerdo con lo establecido en el procedimiento formulación y seguimiento a planes de mejoramiento internos, con código P-CI-010, versión 3 de septiembre de 2019, las áreas responsables deberán suscribir, dentro de los ocho días hábiles siguientes a la recepción del informe, el respectivo plan de mejoramiento consolidado con acciones correctivas, preventivas y de corrección que eliminen las causas de los hallazgos.

Para lo anterior, si las direcciones técnicas responsables del proceso lo consideran, la Oficina de Control Interno, dentro del rol de asesoría, puede acompañar en la formulación metodológica del plan de mejoramiento.

Los hallazgos y observaciones relacionados en el presente informe corresponden a la evaluación de una muestra realizada conforme a la planeación del trabajo de auditoría dentro del alcance establecido. Como se comentó inicialmente, es responsabilidad del área auditada efectuar una revisión de carácter general sobre los aspectos evaluados.

El presente informe fue socializado el 31 de agosto de 2023 a los directores técnicos líderes del proceso y sus respectivos equipos de trabajo.

Bogotá D. C., 6 de septiembre de 2023

SANDRA JEANNETTE CAMARGO ACOSTA

Jefe Oficina de Control Interno

Elaboró: José Luis Soto Dueñas, Contratista – Líder de Auditoría
 Herlay Hurtado Ortiz, Profesional universitario grado 4
 Diana Elizabeth Patiño Sabogal, Contratista
 John Edward Burgos Piñeros, Contratista
 Nohra Lucia Forero Cespedes, Contratista
 Beimar Emilio Castelblanco, Contratista
Revisó: Luz Nelly Castañeda Contreras – Contratista