



INFORME DE TRABAJOS DE ASEGURAMIENTO



No. INFORME: OCI-2020-038

PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD: Supervisión y Control de la Operación del SITP

RESPONSABLE DEL PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD: Director Técnico de BRT, Director Técnico de Buses, Directora Técnica de Seguridad y Directora Técnica de Modos Alternativos y E.C.

EQUIPO AUDITOR: José Luis Soto Dueñas - Contratista

Lina María Amaya Sánchez – Contratista

Germán Ortiz Martin – Contratista

Luz Marina Díaz Ramírez – Contratista

OBJETIVOS

1. Evaluar la Administración del riesgo, tanto de gestión como de corrupción, del Proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP, a través de una auditoría de aseguramiento.
2. Evaluar el diseño y efectividad operativa de controles del proceso.
3. Evaluar el cumplimiento de la normativa externa e interna, considerando las políticas y procedimientos aplicables al proceso.

ALCANCE

El alcance previsto para este trabajo de auditoría corresponde al proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, que dentro de la cadena de valor de la Entidad, hace parte de los procesos misionales. Una vez analizada la caracterización versión 3 de diciembre de 2018, y documentación del proceso, se tomó como referente de auditoría el mapa de riesgos de gestión versión 4, el cual fue descargado del micrositio del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), el 17 de marzo de 2020 y el mapa de riesgos de corrupción de enero de 2020, por lo tanto, se adelantaron pruebas para evaluar el diseño, efectividad y aplicación de los controles específicos establecidos para las actividades identificadas en la caracterización, los procedimientos, los instructivos, los manuales y los protocolos, utilizando como criterio la metodología de riesgos establecida por la Entidad, que incluye lineamientos definidos por la Entidad y el DAFP. El detalle de la evaluación realizada se presenta en la descripción del trabajo realizado.

Fueron evaluadas doce (12) de dieciséis (16) actividades que se encuentran registradas en la caracterización del proceso, las restantes cuatro (4) actividades no fueron consideradas en razón a que las actividades de formulación del plan de acción, fue evaluada por la Oficina de Control Interno en enero de 2020 a través del informe de Evaluación por Dependencias, la Vinculación de Vehículos y Conductores del Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP fue evaluada en 2019, la actividad de Coordinar, difundir, promover y participar en la aplicación de acciones de seguridad vial, física y atención de emergencias fue evaluada mediante los informes de consultoría OCI-2019-052 Plan de Prevención Preparación y Respuesta ante Emergencias y Primeros Auxilios realizado el 28 de junio de 2019 y OCI-2019-082 Consultoría al componente de Seguridad Operacional Vial del Plan Integral de Seguridad del Sistema TransMilenio el 27 de diciembre de 2019. Por lo anterior, el alcance de la auditoría contempló las siguientes actividades:

ACTIVIDAD DEL PROCESO	ALCANCE
Programación Planear, desarrollar, verificar y hacer seguimiento de la programación a corto plazo de las rutas Troncales y Zonales, con el fin de garantizar la prestación del servicio.	<ol style="list-style-type: none"> Se realizó el análisis de Programación del Sistema Troncal dentro de la contingencia por la COVID-19. Se realizó la correlación de asignación de oferta de rutas troncales a altas demandas con respecto a la incorporación de flota nueva de fase I y II.
Programación Realizar el análisis y validación de los Programas de Servicios de Operación (PSONT y PSO) presentados por los concesionarios de la operación.	<ol style="list-style-type: none"> Se realizó análisis de Programación del Sistema Troncal dentro de la contingencia por COVID-19. Correlación de asignación de oferta de rutas troncales a altas demandas con respecto a la incorporación de flota nueva de fase I y II.
Vehículos y Conductores Efectuar las acciones establecidas contractualmente para la vinculación de conductores y vehículos para la prestación del servicio en el Sistema, y controlar su actualización documental.	<ol style="list-style-type: none"> Se realizó verificación de la documentación suministrada por los Concesionarios para la Vinculación de Vehículos del Componente Troncal. Se verificó el cumplimiento del Manual de Políticas de Seguridad y Privacidad de la Seguridad, en relación con los perfiles y roles de los usuarios asignados al grupo de vinculación en el Sistema GestSAE.
Mantenimiento Infraestructura del Sistema BRT, Cable y Paraderos del Componente Zonal Gestionar el mantenimiento de la Infraestructura del sistema BRT a cargo de la Entidad.	<ul style="list-style-type: none"> Se realizó verificación de las acciones adelantadas por la Dirección Técnica de Modos Alternativos frente a los actos de vandalismo que afectaron la Infraestructura del Sistema en noviembre de 2019.

ACTIVIDAD DEL PROCESO	ALCANCE
Mantenimiento Infraestructura del Sistema BRT, Cable y Paraderos del Componente Zonal Supervisar y controlar el mantenimiento de la Infraestructura del sistema TransMiCable.	<ul style="list-style-type: none"> Se realizó verificación de las actividades de interventoría realizada mediante el Cto 634-2018 suscrito con Consorcio C&M.
Mantenimiento Infraestructura del Sistema BRT, Cable y Paraderos del Componente Zonal Diseñar, controlar y hacer seguimiento a los estándares de aseo de la infraestructura para la atención de los usuarios del componente troncal del sistema a cargo de la Entidad.	<ul style="list-style-type: none"> En virtud de la actual contingencia por la COVID-19, se verificaron mediante del Contrato de Aseo, las rutinas de aseo, realizadas a la Infraestructura del Componente Troncal, mediante el Cto 519-19 suscrito con Asecolbas.
Mantenimiento Infraestructura del Sistema BRT, Cable y Paraderos del Componente Zonal Supervisar la implementación, actualización, mantenimiento y mejoramiento de los paraderos para el componente zonal.	<ul style="list-style-type: none"> Mediante la auditoria al proceso de Planeación del SITP con número de informe OCI-2019-063, se abordó lo relacionado con los paraderos del Componente Zonal mediante el cual se generó el Hallazgo N° 7 – Inconsistencias en los sistemas de información que afectan los usuarios y otras partes interesadas, prueba que incorporó la verificación de la información como punto de inicio y fin de ruta, itinerario, tabla de ruta y paraderos, entre otros.
Seguimiento Ambiental Concesionarios Realizar seguimiento y control a las cláusulas ambientales de los Contratos de Concesión y Normatividad Ambiental Vigente aplicable.	<ul style="list-style-type: none"> Se realizó seguimiento a los informes de interventoría efectuados por Consorcio C&M 2018 y Consorcio CJS Interventores frente a las cláusulas ambientales de los contratos de concesión.
Seguridad Analizar, reportar y actualizar el Mapa de Riesgos, matriz de acciones correctivas, preventivas y de mejora, los Indicadores de gestión del proceso y normograma.	<ul style="list-style-type: none"> Se analizaron los riesgos de gestión y corrupción que se encontraban descritos en las respectivas matrices del proceso.
Seguridad Toma de Acciones Correctivas, Preventivas y/o de Mejora.	<ul style="list-style-type: none"> Actividad abordada mediante seguimientos a los planes de mejoramiento internos y externos. Se verificó la matriz de Acciones Correctivas, Preventivas y/o de Mejora del Proceso publicada en el Micrositio de la Entidad MIPG, en el mes de mayo de 2020.

Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno el 5 de junio de 2020

Los criterios de selección de la muestra evaluada se encuentran documentados y soportados en los papeles de trabajo de la Oficina de Control Interno.

PERIODO AUDITADO: La auditoría comprende del 1 de mayo de 2019 al 29 de febrero de 2020.

LIMITACIÓN AL ALCANCE: El alcance de la presente auditoría se vio afectado debido a la declaración de emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19.

DECLARACIÓN

Esta auditoría fue realizada con base en el análisis de diferentes muestras aleatorias seleccionadas por los auditores a cargo de la realización del trabajo.

Una consecuencia de esto es la presencia del riesgo de muestreo, es decir, el riesgo de que la conclusión basada en la muestra analizada no coincida con la conclusión a que se habría llegado en caso de haber examinado todos los elementos que componen la población.

CRITERIOS

- 1) Manual para la Gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S.A, código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019 y Matrices de Riesgos de Gestión y Corrupción que aplica al proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP.
- 2) Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO, código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019.
- 3) Ley 1712 de 2014 *"Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones"*.
- 4) Caracterización del Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, manuales, procedimientos, protocolos, indicadores, matrices de riesgos y demás documentos del Sistema Integrado de Gestión de TRANSMILENIO S.A. vigentes.
- 5) La restante normatividad interna y/o externa asociada con el proceso auditado y a la estructura de auditoría del marco Internacional (NIA) que aplica a Colombia.

RIESGOS CUBIERTOS

Riesgos de gestión del proceso

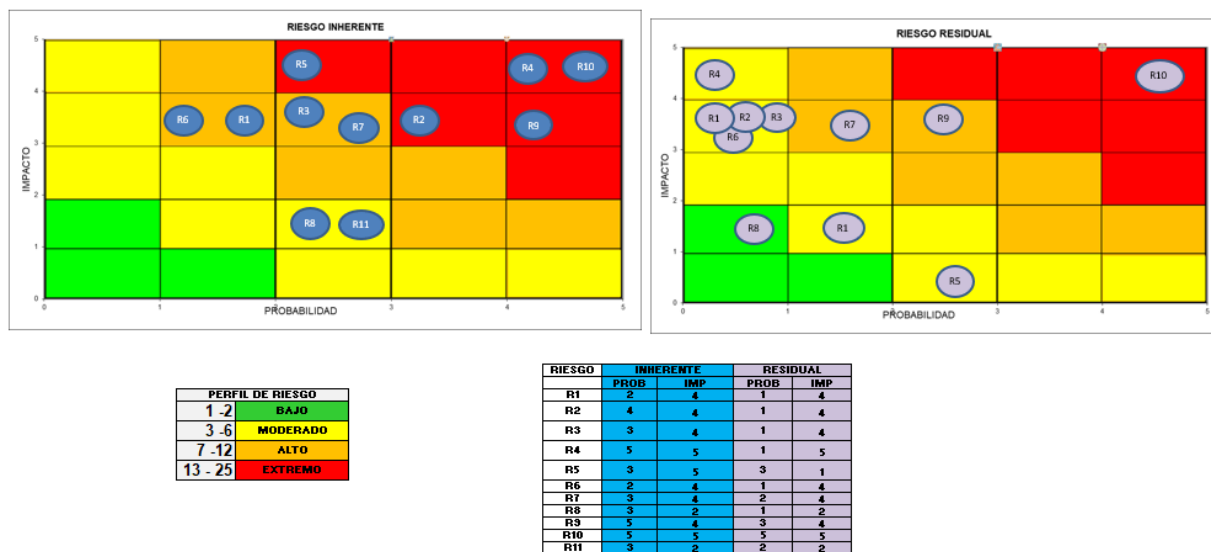
La Oficina de Control Interno tomó como insumo la Matriz de Riesgos de Gestión del Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP en el micrositio de MIPG vigente para el mes de

marzo de 2019, la cual, cuenta con once (11) riesgos, que en estado inherente están clasificados en extremo (5 riesgos), en alto (4 riesgos) y en moderado (2 riesgos), de los cuales, luego de aplicados los controles, presentan el siguiente comportamiento:

- Zona Extrema Cinco (5) Riesgos: Tres (3) de cinco (5) disminuyen el perfil de riesgo de la zona extrema a una zona de riesgo moderada (R2, R4, R5), uno (1) a zona alta (R9) y uno (R10) permanece en zona extrema.
- Zona Alta Cuatro (4) Riesgos: Tres (3) de cuatro (4) riesgos disminuyen el perfil de riesgo de la zona alta a la zona moderada (R1, R3, R6) y el riesgo (R7) disminuye un cuadrante de impacto, sin embargo, continua en zona alta.
- Zona Moderada dos (2) Riesgos: Uno (1) de dos (2) disminuye el perfil de riesgo de la zona moderada a zona baja (R8) y el riesgo (R11) disminuye un cuadrante en impacto, sin embargo, continua zona moderada.

A continuación, se muestra el mapa térmico del proceso:

Imagen 1. Mapa térmico del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP



Fuente: Matriz de Riesgos de Gestión del Proceso Gestión Supervisión y Control de la operación del SITP, versión 4 descargado del micrositio de la intranet el 17 de marzo de 2020.

Riesgos de Corrupción del Proceso

De igual forma se tuvieron en cuenta, los riesgos registrados en la Matriz de Riesgos de Corrupción del Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP en el micrositio de MIPG el cual presenta fecha de actualización a enero de 2020.

Dicha Matriz, presenta doce (12) riesgos para el proceso, de los cuales tres (3) son transversales para la Entidad, los restantes nueve (9) son los identificados para el proceso, clasificándose así:

- Riesgos de Corrupción del Proceso: Cinco (5) riesgos en estado inherente se encontraban en, su zona de riesgo es “Extrema”, dos (2), su zona de riesgo es “Alta” y dos (2), su zona de riesgo en “Moderada” y una vez aplicados los controles, para los nueve (9) riesgos de corrupción su nivel de riesgo residual es “Moderado”.
- Riesgos de Corrupción Transversales: en estado inherente dos (2) en zona “Alta” y uno (1) en moderada y una vez aplicados los controles, los tres (3) riesgos se ubican en zona “Moderada”.

Riesgos identificados por la Oficina de Control Interno

Los siguientes riesgos se identificaron producto del entendimiento al proceso y como tal, les fue analizado la categoría y consecuencia (Reputacional, Financiero, Operacional, Tecnológico y Legal), se validó que estuvieran registrados en la matriz de riesgos del Proceso.

En cuanto a los controles, se verificó que estuviesen diseñados de acuerdo a la disposición legal vigente (Seis (6) componentes DAFP), se evaluó su efectividad, se corroboró su naturaleza y se analizó que dieran efectivo cubrimiento a los riesgos identificados, además se formularon pruebas de auditoría para validar la aplicación de dichos controles.

A continuación, se presentan los riesgos identificados por la Oficina de Control Interno:

- 1) Incumplir a la Política de Gestión Riesgo de TRANSMILENIO S.A.
- 2) Inadecuada administración del riesgo del proceso, debido a no estar preparados para afrontar las situaciones que puedan impactar el cumplimiento de los objetivos estratégicos del proceso.
- 3) Errores en la programación de los servicios de las rutas troncales.
- 4) Programaciones que no se adaptan a las necesidades de movilidad de los usuarios.

- 5) Herramientas asociadas al proceso, que no se están alineadas con las metas y objetivos institucionales.
- 6) Pérdida de información y uso indebido por accesos no autorizados e inadecuada segregación de funciones en el Sistema de Información GestSAE.
- 7) Pérdida de integridad de la información debido al registro erróneo de los datos de vehículos y/o conductores del componente Troncal en el Sistema de Información GestSAE derivada del ingreso manual por el grupo de vinculación.
- 8) Incumplimiento a la normatividad ambiental vigente.
- 9) Incumplimiento de las condiciones contractuales por parte de los contratistas.
- 10) Autorización de pago de honorarios a contratistas de prestación de servicios profesionales, sin la debida publicación de documentos contractuales en la plataforma SECOP, que demuestren el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.
- 11) Entrega de información errada al concesionario operador, que lo induzca al error por avalar información con inconsistencias o en contravía con lo establecido en los procedimientos de vinculación de vehículos en el Componente Troncal, demás normatividad interna y externa aplicable.
- 12) Posibles accidentes, demandas, multas, sanciones y demás acciones jurídicas, derivadas de la vinculación de vehículos y/o conductores que no cumplen con la totalidad de requisitos exigidos para incorporarlos a operaciones del Componente Troncal.
- 13) Sobrecostos para atender las necesidades de aseo en las estaciones y portales del componente BRT.

DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO REALIZADO

Durante la auditoría efectuada al Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, y teniendo en cuenta el objetivo y alcance descritos anteriormente, los cuales fueron expuestos en la reunión de apertura al equipo auditado, se desarrollaron las siguientes actividades:

- a) **Entendimiento del proceso:** Se llevó a cabo el entendimiento del proceso basado en entrevista realizadas y coordinadas con los enlaces y personas designadas para atender la auditoría por cada una de las Direcciones Técnicas pertenecientes al proceso.

- b) **Revisión de la Documentación:** Se consultaron y analizaron las matrices de riesgos de gestión y corrupción del proceso, caracterización, manuales, procedimientos, protocolos, instructivos, actas y en general documentos oficiales y publicados en la intranet de la Entidad al corte de la evaluación, de acuerdo con el Sistema de Gestión, con el fin de verificar los requisitos estipulados por el proceso.
- c) **Identificación de riesgos y controles:** Se identificaron los riesgos claves que pudieran afectar o impactar las actividades y objetivos del proceso auditado y se verificó la existencia y efectividad de controles que mitiguen su materialización.
- d) **Diseño del programa de trabajo:** Basados en el entendimiento adquirido del proceso, la Oficina de Control Interno, diseñó el plan de pruebas, que a través de su ejecución permitiera determinar el adecuado diseño, la existencia, funcionalidad y aplicación de los controles y requisitos identificados para el proceso.
- e) **Reunión de Apertura:** Se efectuó la reunión de apertura el 25 de marzo de 2020, con las Direcciones Técnicas de BRT, Buses, Modos Alternativos y E.C. y Seguridad junto con la participación de la Dirección de TIC, siendo esta última, soporte transversal en el proceso.
- f) **Obtención y análisis de la información objeto de la auditoría:** Teniendo en cuenta la metodología definida por la Oficina de Control Interno de la Entidad, fue solicitada la información objeto de la auditoría para seleccionar muestras, con el fin de validar el diseño y aplicación de los controles claves y requisitos establecidos en el proceso.
- g) **Ejecución de Pruebas:** El trabajo de auditoría fue realizado bajo los estándares previstos en los procedimientos adoptados para la Oficina de Control Interno y la participación de las Direcciones Técnicas pertenecientes al proceso a través de los enlaces y personas designadas para atender la auditoría, mediante las cuales se realizaron pruebas de indagación, inspección, comparación, observación y análisis efectuado sobre la documentación soporte remitida por la dependencia.
- h) **Definición de hallazgos y recomendaciones:** Surgieron de un proceso de comparación entre el criterio (el estado correcto del requisito) y la condición (el estado actual). Teniendo en cuenta que durante la auditoría se evidenciaron diferencias entre ambos, tales fueron tomadas como hallazgos, los cuales fueron registrados en el presente documento y pre-validados con los responsables de las actividades del proceso.

i) **Definición de observaciones y recomendaciones:** Surgieron como sugerencias de mejores prácticas y pueden contribuir al mejoramiento del proceso y fortalecimiento del Sistema de Control Interno de la Entidad.

j) **Análisis y socialización del Informe con los responsables y líderes del proceso:**

Teniendo en cuenta la disponibilidad de tiempo por parte de los líderes del Proceso (Directores Técnicos de BRT, Buses, Modos Alternativos y E.C. y Seguridad) y Auditores de la Oficina de Control Interno, se agendó la socialización del informe para el día 5 de junio de 2020, no obstante, se efectuaron reuniones previas con los diferentes colaboradores, con el objetivo de analizar cada uno de los hallazgos y oportunidades de mejora identificadas durante la auditoría.

Como parte de la ejecución del trabajo y en virtud de la mejora continua, la Oficina de Control Interno desarrolló las siguientes actividades, durante el periodo de ejecución de la Auditoría:

A. Análisis de programación del sistema troncal dentro de la contingencia por COVID-19.

A partir de la información de Recaudo Bogotá suministrada por la Dirección de TIC del reporte de Validaciones de la base de datos del SIRCI, de la Información del sistema de información ReportSAE- Informes de Planificación Horario de la base de datos del SIRIC y de los Planes de Servicios Operacionales PSO, suministrados por la Dirección Técnica de BRT, la Oficina de Control Interno procesó la información a través del sistema de información para la realización de pruebas analíticas de auditoría ACL, en donde se analizaron las programaciones del Sistema Troncal en periodo de contingencia por COVID-19, comparando las demandas promedio de días hábiles típicos de operación antes de la contingencia versus las demandas promedio para periodos en contingencia, a fin de identificar patrones de movilidad afectados por las medidas restrictivas y preventivas adoptadas en Bogotá.

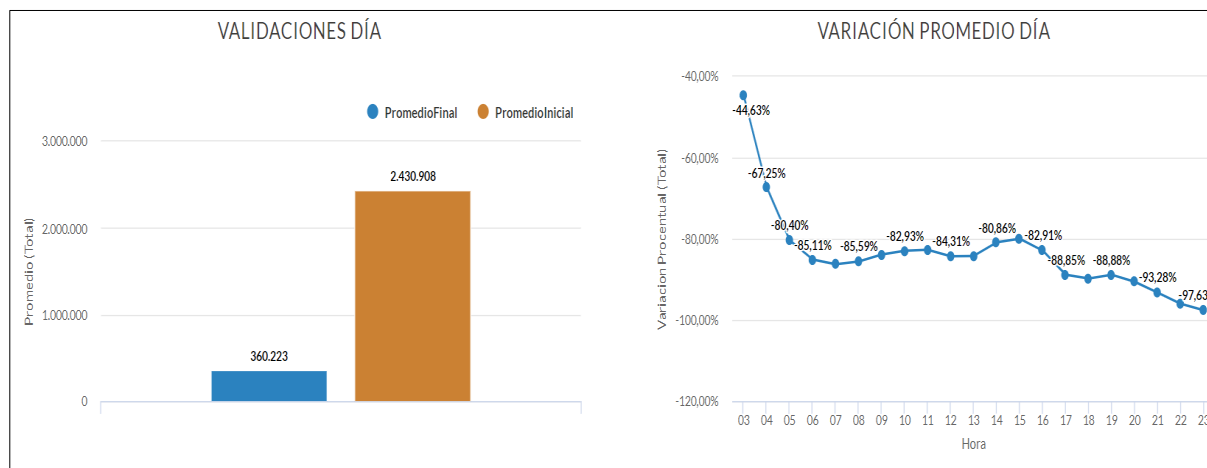
Como resultado de esta comparación, se determinó que, en periodo de contingencia, se movilizó una demanda del 14%, así:

Demanda (validaciones) Promedio de la Primera semana de marzo de 2020	Demanda (validaciones) Promedio de la Última semana de abril de 2020	Demanda (validaciones) Promedio
2.430.908	360.223	14,8%

Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de la información suministrada por la Dirección de TIC, el 5 de junio de 2020.

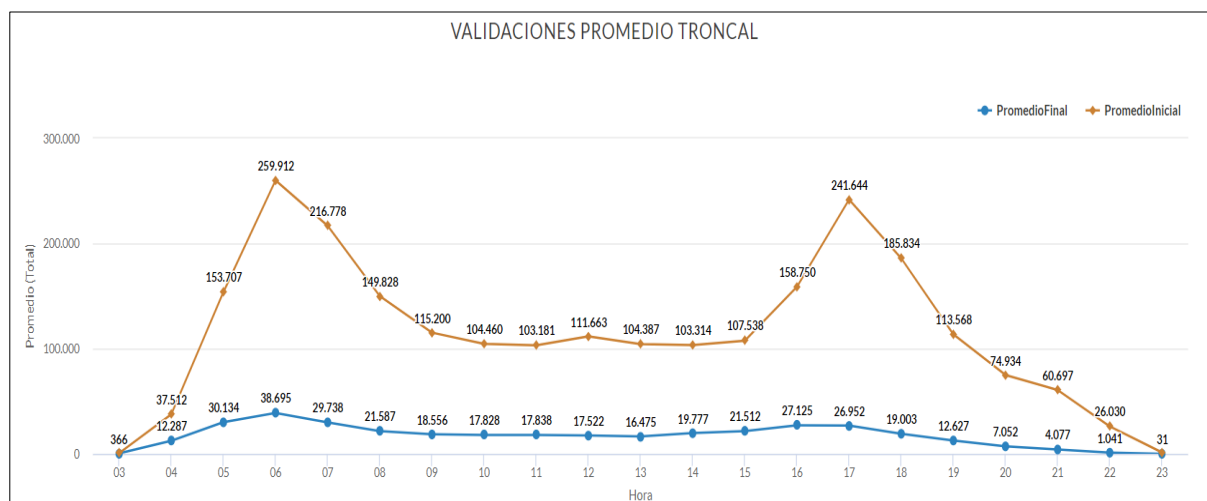
A continuación, se presentan gráficas los cálculos realizados de las demandas promedio día, la variación porcentual y demandas por franjas horarias.

Gráfica 1. Demandas promedio del sistema troncal de la primera semana de marzo y última semana de abril de 2020.



Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir del reporte de validaciones suministrado por la Dirección de TIC y con el apoyo de la herramienta ACL.

Gráfica 2. Demanda promedio por franja horaria del Sistema Troncal de la de la primera semana de marzo y última semana de abril de 2020.



Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de reporte de validaciones suministrada por la Dirección de TIC y con el apoyo de la herramienta ACL, el 5 de junio de 2020.

Así mismo, se procedió a tomar una muestra simple de veintiún (21) de ciento cuarenta y siete (147) estaciones equivalentes al 14,28%, con las mayores demandas en periodos típicos de operación para analizar su comportamiento y proceder a compararlas con las demandas en periodos de contingencia por COVID-19, para ello se adoptó un nivel de confianza del 95%, un error muestral del 4% y una proporción de éxito del 1%.

Con base en el análisis realizado a la muestra seleccionada y contemplando los periodos de comparación, se pudo determinar que la zona H caracas sur, presentó la mayor demanda de cara a la contingencia, con un resultado del 24% de una demanda típica de operaciones.

Adicionalmente, se evidenció disminución en un 5% de los intervalos promedio del sistema, motivado por el incremento de la velocidad operacional, la disminución significativa de la demanda y los flujos vehiculares en la ciudad, de igual forma, se determinó que el número de rutas ofertadas no presentó reducción en el periodo de contingencia.

Por otra parte, y con el fin de verificar el cumplimiento por parte de la Entidad frente a los lineamientos impartidos por el Gobierno Nacional y Distrital, en materia de distanciamiento promedio de un (1) metro por pasajero en los vehículos del Sistema Troncal de TransMilenio, la Oficina de Control Interno, procedió a estimar las capacidades nominales de los vehículos, asumiendo una densidad de un pasajero por metro cuadrado. El resultado arrojó una ocupación promedio en los vehículos del 26% comparado con la densidad de usuarios en una hora pico por fuera de contingencia.

Al cruzar información de demanda, intervalos y ocupaciones promedio de los vehículos troncales del sistema, se identificó que la demanda promedio del sistema no superó el 14% de la demanda promedio habitual de días típicos de operaciones, en virtud a que el número de rutas no disminuyó, que el intervalo promedio del sistema mejoró un 5% y que el nivel de ocupación de los vehículos troncales, para garantizar un distanciamiento promedio de un (1) metro entre pasajeros es del 26%. Se concluye que el sistema no superó este nivel de ocupación promedio; sin embargo, cabe anotar, que existen puntos en dónde el sistema está cercano al límite de ocupación, como lo son portales y/o cabeceras del sur de la ciudad, principalmente los portales Tunal, 20 de Julio y la cabecera Usme.

Con lo anterior, se recomienda realizar programaciones especiales, que respondan al comportamiento de la demanda en las zonas mencionadas.

B. Correlación de asignación de oferta de rutas troncales a altas demandas con respecto a la incorporación de flota nueva de fase I y II.

Con el fin de verificar la correlación entre la oferta de rutas troncales versus la incorporación de flota nueva de las Fases I y II, se procedió a comparar las demandas promedio de días hábiles típicos de operación en el sistema troncal de TransMilenio para mayo de 2019 y la última semana de febrero de 2020 (siendo éstas dos semanas comparables en el tiempo, debido a que conservan las mismas condiciones operacionales), basados en la información de Recaudo Bogotá suministrada por la Dirección de TIC, (Reporte de validaciones de la base de datos del SIRCI, Reporte del GestSAE de Vinculación de Vehículos del SIRCI e Información del ReportSAE - Informes de Planificación Horario, del SIRCI), y en los Planes de servicios operacionales - PSO provistos por la Dirección de BRT tal como se muestra a continuación:

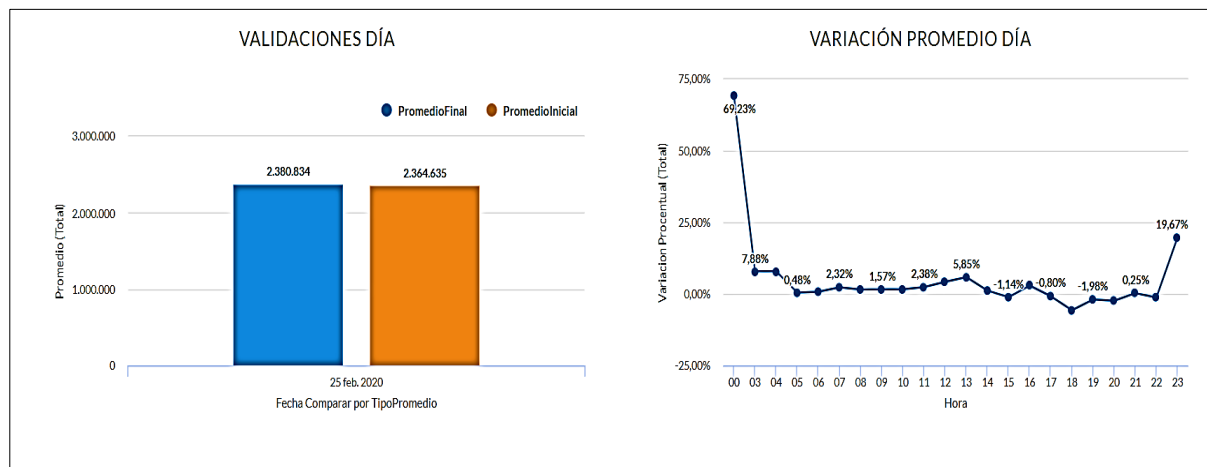
Demanda (Validaciones) Promedio de la penúltima semana de mayo de 2019	Demanda (Validaciones) Promedio de la última semana de febrero de 2020	Incremento
2.364.631	2.380.828	0.68%

Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de la información suministrada por la Dirección de TIC, el 5 de junio de 2020.

Como resultado, se evidenció incremento de la demanda en un 0.68%. Es importante precisar, que la Oficina de Control Interno, tuvo como criterio de selección, elegir la penúltima semana de mayo de 2019, toda vez, que no se había iniciado la incorporación de flota troncal nueva de la renovación de las fases I y II, así mismo, y frente a la elección de la primera semana de febrero de 2020, se identificó que ésta, representaba las operaciones típicas hábiles que no estaban aún afectadas por las medidas restrictivas con ocasión de la pandemia del COVID-19.

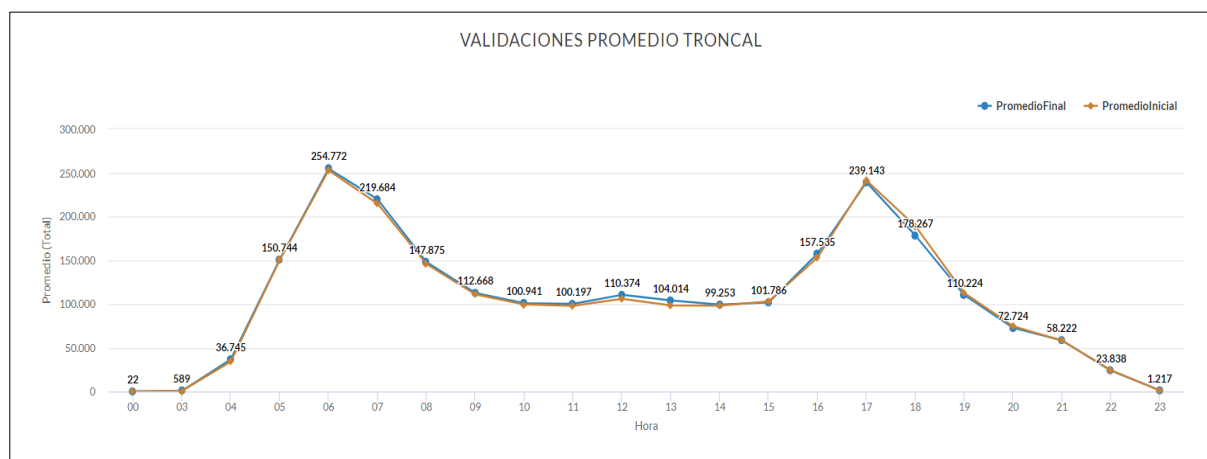
A continuación, se presentan gráficas, con los cálculos realizados de las demandas promedio día, la variación porcentual y demandas por franjas horarias.

Gráfica 3. Demandas promedio del sistema troncal de la penúltima semana de mayo de 2019 y la última semana de febrero de 2020.



Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de reporte de validaciones suministrada por la Dirección de TIC y con el apoyo del sistema de información para la realización de pruebas de auditoría analíticas la herramienta ACL, el 5 de junio de 2020.

Gráfica 4. Demanda promedio por franja horaria del sistema troncal de la penúltima semana de mayo de 2019 y la última semana de febrero de 2020



Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de reporte de validaciones suministrada por la Dirección de TIC y con el apoyo de la herramienta ACL, el 5 de junio de 2020.

De las veintiún (21) estaciones objeto de la muestra, con las mayores demandas en periodos típicos de operación, se analizó su comportamiento comparando con las demandas en periodos fuera de contingencia por la COVID-19, con lo anterior, se evidenció que la estación de Héroes

fue la que presentó mayor aumento de la demanda, arrojando 10.35% de incremento en validaciones.

Adicionalmente, se realizó un análisis de demandas por zona troncal, la cual arrojó un incremento del 19.60% en la zona T de Ciudad Bolívar, pasando de 19.827 pasajeros día en el 2019 a 23.713 en 2020, así mismo, se evidenció una disminución del 16.17% en la zona F Calle 13, pasando de 42.894 pasajeros día en 2019 a 35.958 en 2020.

Por otra parte, se realizó una estimación y análisis a la variación de la capacidad nominal del total de la flota nueva troncal de renovación de las fases I y II con corte al 30 de abril de 2020 con su última incorporación y desvinculación al corte de febrero de 2020, teniendo los siguientes resultados:

- a. 945 vehículos vinculados, de los cuales, 477 son articulados y 468 biarticulados, estimándose una capacidad nominal de 193.320 sillas para transporte de usuarios.
- b. 793 vehículos desvinculados, de los cuales 783 son articulados y 10 biarticulados, estimándose una capacidad nominal de 127.780 sillas para transporte de usuarios.

Al cruzar la información de vinculación y desvinculación de flota nueva de renovación de las fases I y II, se obtuvo un incremento en la capacidad nominal del 66% sillas para transporte de usuarios.

Finalmente, se realizó un análisis de variación de los intervalos programados para días típicos de operación de las rutas troncales para mayo de 2019 y febrero de 2020, encontrándose una variación del 5%, es decir que se redujo el tiempo de espera por parte de los usuarios evidenciando mejora en el servicio.

Con lo anterior, se puede concluir, que la demanda se mantuvo, y que el proceso de incorporación de flota nueva de la renovación de las fases I y II, ha aumentado la capacidad nominal de la flota de estas dos (2) fases siendo una fortaleza del sistema y de gestión del proceso auditado.

Por otro lado, es importante mencionar que la flota analizada a corte del mes de febrero de 2020 representa un 66% del total de la flota troncal proyectada a vincular y que una vez se vincule el 100%, se deberá analizar su afectación en las demandas del sistema, a través de los de datos de un periodo prudente de consolidación de operaciones típicas hábiles, considerando las condiciones restrictivas y preventivas adoptadas por la situación de pandemia por COVID-19, analizando nuevos patrones de movilidad de los usuarios para obtener demandas del sistema y poderlas comparar, con datos históricos e identificar los cambios significativos.

C. Vinculación y Desvinculación de Vehículos del Componente Troncal

Se seleccionó una muestra de vehículos con estado “*Vinculado*”, aplicando un muestreo aleatorio simple, con un error muestral del 7% y proporción de éxito del 3%, para estimar la proporción de una población de 976, la muestra fue de 16 vehículos. Lo anterior, con el fin de verificar que la documentación allegada por el concesionario para la vinculación de cada vehículo contara con la documentación completa y cumpliera con los requisitos exigidos en el Manual de Operaciones Componente Troncal, con código M-DO-001, versión 1 de junio de 2019 y el Procedimiento Control de Vinculación de Vehículos del Componente Troncal con código P-DO-006, versión 3 de mayo de 2019.

Así mismo, se constató que los controles aplicados por parte del personal a cargo de la Entidad (planta, contratistas e interventoría) frente a la revisión de la documentación, tales como, inspección técnica de aprobación física de tipología por parte de la interventoría y/o personal designado por TRANSMILENIO S.A, autenticidad de la información de los documentos de los vehículos a vincular, consignada en el Registro Nacional de Tránsito – RUNT, en especial las licencias de tránsito, revisión técnico mecánica y pólizas, fueran sólidos y concordantes con lo registrado en el sistema de información GetSAE.

Por otra parte, se tomó una muestra de 8 de 963 vehículos con estado “*Desvinculado*” para constatar su estado en el Registro Nacional de Tránsito – RUNT, producto de lo anterior no se generaron observaciones ni oportunidades de mejora.

Con ocasión del riesgo identificado por esta Oficina frente a la pérdida de información y uso indebido por accesos no autorizados e inadecuada segregación de funciones en los sistemas de información GestSAE, en relación con el ingreso o modificación de la información de la Vinculación y Desvinculación de Vehículos y Conductores del Componente Troncal, se verificó el cumplimiento del Manual M-DT-001 Políticas de Seguridad y Privacidad de la información versión 3 de abril de 2019. Como resultado de las pruebas realizadas, se identificó que existen deficiencias de control en la aplicación del Manual de Seguridad de la información, razón por la cual fue documentado e informado a los responsables del proceso, en el hallazgo No. 3.

Adicionalmente, se evaluó la base de datos de vinculación de vehículos y conductores suministrada por la Dirección Técnica de BRT, con el fin de verificar, que no existiera duplicidad de la información registrada en el sistema GestSAE. Como resultado, se evidenció que existía un código SITP con dos (2) conductores diferentes relacionados y dos (2) Códigos SITP repetidos.

Los resultados fueron notificados a los responsables de la actividad, donde se evidenció que dicha situación fue corregida al corte del presente documento, no obstante, resulta necesario tomar acciones correctivas tendientes a eliminar la causa raíz de la situación detectada.

Por último, se verificó la notificación realizada por parte de la Entidad a los concesionarios mediante memorando externo, lo anterior, con el fin de dar cierre al proceso de vinculación.

Con base en los resultados de las pruebas anteriores, se evidenció debilidad en la consistencia de la información registrada en el RUNT versus la suministrada por los concesionarios al momento de la vinculación (Pólizas, licencias de tránsito), así como en el diligenciamiento de los formatos de inspección técnica, los cuales fueron presentados a los responsables en la Recomendación No. 7.

D. Análisis de los riesgos asociados al proceso (gestión y corrupción).

Fueron analizados los riesgos identificados, analizados, valorados y gestionados para el proceso, de cara a los lineamientos del *"Manual para la gestión del riesgo en TRANSMILENIO S.A, código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019"* del proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP (Matriz de Riesgos, versión 4) abordando los siguientes aspectos: a) Mapa térmico, b) Diseño de Controles, c) Planes de Tratamiento d) Responsabilidades de los dueños de proceso en materia a los riesgos del proceso de su competencia y e) aplicación de Controles. Como resultado se encontraron desviaciones e incumplimientos al Manual M-OP-002 versión 3.

Por otra parte, la Oficina de Control Interno en el marco del seguimiento al Plan Anticorrupción de TRANSMILENIO S.A., y desde sus roles de *"Evaluación de la gestión del riesgo, seguimiento, enfoque hacia la prevención y liderazgo estratégico contempladas en el artículo 2.2.21.5.3 Roles de las Oficinas de Control Interno del Decreto 648 de 2017"*, asesoró a los gestores de riesgo del proceso auditado sobre los diferentes aspectos evidenciados.

De lo anterior, se pudo determinar que el proceso no ha realizado una adecuada administración de los riesgos y, por tanto, se originó el Hallazgo No. 2.

E. Cumplimiento a obligaciones contractuales con respecto a contratos con personas jurídicas

Se tomó una muestra de 6 de 38 contratos suscritos con personas jurídicas equivalente al 16%, por un valor de \$83.735.398.765 de \$129.956.488.872 (64%) que corresponde al Presupuesto del Proceso, teniendo como criterio, su impacto económico y su afectación frente a la declaración

del estado de emergencia generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, sin embargo, fueron excluidos aquellos contratos que están siendo evaluados por los entes externos de vigilancia y Control.

De la respectiva muestra, se verificaron las etapas precontractual, contractual y post-contractual, por medio de la cual se aplicó una lista de chequeo diseñada para la ejecución de dicha prueba, en donde se diligenciaron los aspectos relevantes identificados de cada contrato objeto de la muestra. Con lo anterior, se evidenció debilidad en la adjudicación del nuevo contrato licitatorio relacionado con la interventoría de los contratos de concesión y operación del SITP para fases I, II, III y operación del TransMiCable, razón por la cual fue documentada e informada a los responsables del Proceso, en el Hallazgo No. 1.

Por otra parte, para cuatro (4) contratos suscritos con personas jurídicas, se seleccionó una muestra de órdenes de pago, con el fin de validar que los soportes de pago estuvieran completos y correspondieran al tipo de pago a realizar, que la información contenida en las órdenes de pago correspondiera con la información de los documentos soportes, que existiera un flujo de aprobaciones, que en los registros contables se realizarán las deducciones de impuestos, la afectación presupuestal y la imputación contable de acuerdo con la naturaleza de los pagos y que dichos documentos dieran cumplimiento al principio de transparencia en la publicación de los documentos del proceso (en la plataforma SECOP) de conformidad con lo señalado en la normatividad vigente. Con lo anterior, no se generaron hallazgos ni observaciones.

F. Seguridad y Salud en el Trabajo

Se diseñaron y aplicaron pruebas de auditoría para constatar el cumplimiento de la normatividad aplicable a los aportes del Sistema de Seguridad Social Integral de los Contratistas PSP adscritos a las dependencias asociadas al proceso. Por lo anterior, se tomó una muestra de 16 de 365 contratos PSP activos equivalente al 4%, siendo objeto de revisión, sus anexos (los informes de actividades, certificados de cumplimiento y pago de seguridad social) y su debida publicación en el sistema electrónico para la contratación pública – SECOP en sus versiones I y II, para los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2019. Así mismo, se verificó el control y seguimiento que realiza el supervisor frente a las actividades ejecutadas bajo los Contratos de Prestación de Servicios Profesionales (PSP).

Las anteriores situaciones descritas, fueron reportadas a los responsables en el Hallazgo No. 4 y la Recomendación No. 6.

G. Comparación de las funciones señaladas en el acuerdo 07 de 2017, las actividades descritas en el plan de acción de la vigencia 2019 y la caracterización del proceso.

Se efectuó análisis y evaluación a las dieciséis (16) actividades registradas en la Caracterización del Proceso *“Supervisión y Control de la Operación del SITP”*, versión 3 de diciembre de 2018, con el fin de constatar su concordancia y contribución con los objetivos estratégicos de la Entidad, mediante la comparación de las funciones establecidas en el acuerdo 07 de 2017 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional y las funciones de unas dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A.”* y las actividades descritas en el Plan de Acción Institucional de la vigencia 2019 de las Dependencias asociadas al Proceso.

De lo anterior, se identificaron oportunidades de mejora, las cuales fueron socializadas y reportadas a los responsables en la Recomendación No. 1.

H. Seguimiento a los compromisos derivados de los Otrosíes de mayo de 2019

En la presente prueba la Oficina de Control interno tomó una muestra y verificó el cumplimiento de algunos de los compromisos adquiridos por los concesionarios de operación de la fase III de TransMilenio, derivados de la firma de los otrosíes en el mes de mayo de 2019.

Para ello, se revisó la flota susceptible de ampliación de la vida útil en el sistema de alimentación, el porcentaje de la flota recuperada que se encontraba inoperativa o desvinculada, el porcentaje de avance de la implementación del Diseño Operacional, el porcentaje de cumplimiento de desintegración de flota, las medidas anti evasión que los concesionario están adelantando, la etapa de aplicación de la Evaluación Integral de la Calidad del Servicio (EIC), metodologías para incluir PQRS asociadas al servicios en la evaluación Integral y aspectos de sostenibilidad del sistema en cuanto a las obligaciones para demostrar recursos requeridos de patrimonio y/o deuda para la reposición de vehículos y la financiación de la flota necesario para el cumplimiento del diseño operación.

De las pruebas realizadas, no se encontraron inconsistencias en la revisión. Sobre el particular es importante resaltar que la Personería de Bogotá adelanta actividades de seguimiento, al cumplimiento de los compromisos pactados en los citados otrosíes.

I. Infraestructura al Componente Troncal BRT

Se realizó seguimiento al avance de las acciones adelantadas por parte de la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C., frente a los actos de vandalismo presentados en noviembre de

2019 y sucesivos, mediante la cual, esta Dirección, envió un consolidado de ejecución mediante correo electrónico de fecha 16/04/2020, en donde se detallaba que de las ciento siete (107) estaciones afectadas por los actos de vandalismo en noviembre de 2019, se adelantaron acciones arrojando como resultado que noventa y nueve (99) fueron ejecutadas y ocho (8) están en proceso de ejecución. De lo anterior, se pudo evidenciar cumplimiento al seguimiento del cronograma definido por dicha Dirección.

Por otro parte, se tomó el universo de estaciones del Sistema Troncal y se identificaron los puntos mencionados en los memorandos notificados por la Dirección Técnica de Seguridad (DTS) a la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C. (DTMA), los cuales incluían las observaciones que emitió la Oficina de Control Interno mediante el Informe OCI-053-2019 Consultoría de Estaciones, relacionados con la gestión de intervención de estaciones y portales de nivel crítico, que pueden llegar a afectar la seguridad del personal y usuarios del Sistema TransMilenio.

Una vez cruzada la información de los puntos de nivel crítico que reportó la Dirección Técnica de Seguridad a la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C., se tomó como insumo para revisión la *“Factura # 15 del 6 de abril de 2020, del proceso TMSA-LP-11-2018 (mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura del componente BRT)”*, con lo cual se constató que se hayan efectuado las intervenciones más recientes a la infraestructura, tales como arreglos de pisos, ascensores, red contra incendios, puertas automáticas, red eléctrica, techos y cubiertas, entre otros. Dicha factura fue seleccionada, teniendo como criterio, la última publicada en SECOP con corte al ejercicio auditor.

Con ocasión de la validación realizada, se evidenció que diez (10) puntos se encontraban sin intervención a las novedades que reportó la DTS a DTMA (Santa Fe, Calle 142, Calle 100, Carrera 90, Minuto De Dios, Boyacá, Carrera 53, Escuela Militar, Avenida Cali, Patio Suba) y cinco (5) puntos, no presentaron novedad de intervención (Terminal, Quiroga, Av. Jimenez - calle 13, Estación Bosa y Hospitales).

Los resultados de las pruebas realizadas fueron presentados a los responsables en las Recomendaciones No. 2 y 3, en relación con el mantenimiento de la infraestructura.

J. Seguimiento ambiental a concesionarios.

De dieciocho (18) concesionarios se tomó una muestra aleatoria simple de siete (7), utilizando un nivel de confianza del 91%, un error muestral del 7% y una proporción de éxito del 2%. Para la selección, la concentración se dio en el componente troncal, tomando como mínimo dos (2)

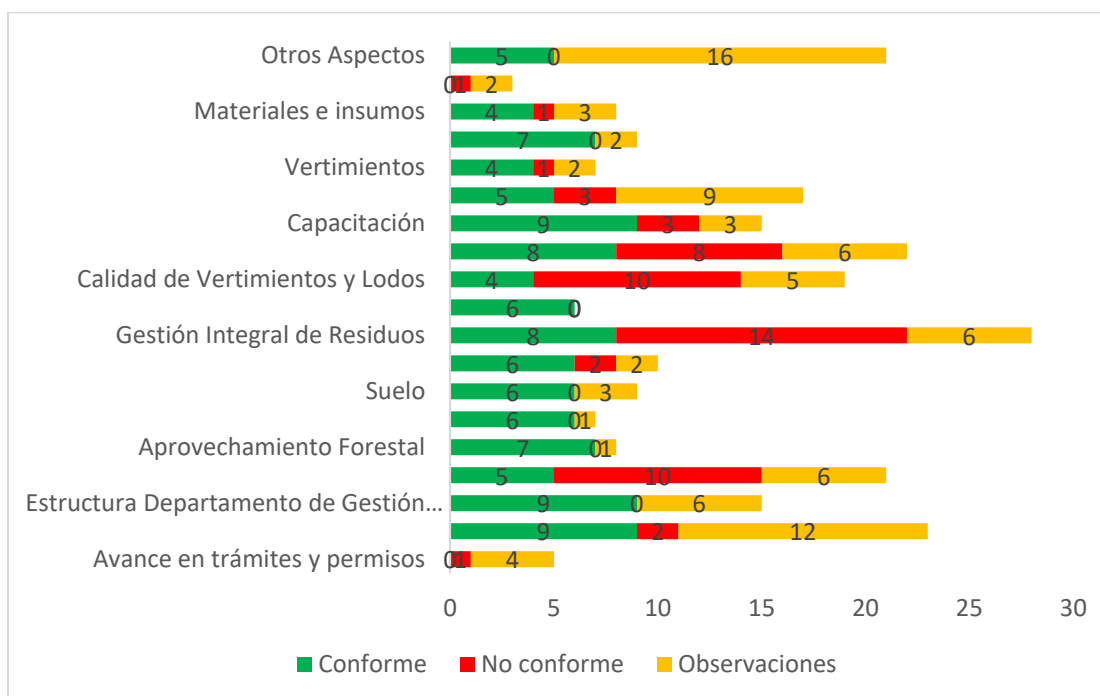
unidades (patios) a cargo de los tres (3) Profesionales de la Dirección de Modos Alternativos y E.C., que realizan el seguimiento e incluyendo las dos (2) interventorías que intervienen (Consortio C&M 2018 y Consortio CJS Interventores).

Los concesionarios seleccionados fueron: SI18 SUBA, SI18 CALLE 80, SOMOS U (Usme), SOMOS K - CAPITAL BUS (Américas), SI18 NORTE, BOGOTÁ MÓVIL (Tunal) y GMÓVIL (Troncal Dorado). Basados en dicha muestra, se verificaron los aspectos ambientales de los informes de los meses de noviembre y diciembre de 2019 y enero y febrero de 2020.

Una vez realizado el seguimiento a los cronogramas con planes de mejoramiento derivados de las recomendaciones definidas en los informes de interventoría en materia ambiental, no se evidenciaron incumplimientos que afectaran las pólizas que respaldan la operación de los concesionarios.

El resultado consolidado para la muestra, se presenta en la siguiente gráfica:

Gráfica 5. Resultado consolidados seguimiento ambiental a concesionarios



Fuente: Papel de trabajo auditoria de aseguramiento Proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP realizado por la Oficina de Control Interno en junio 1 de 2020.

Del análisis efectuado, sobre la gráfica anterior se evidenciaron las siguientes situaciones:

- a) Las "No conformidades" relacionadas a "*Gestión Integral de Residuos*" presentaron catorce (14) hallazgos, seguido de "*Calidad de vertimientos y lodos*" y "Emisiones programa de autorregulación" con diez (10) hallazgos cada uno y finalmente con ocho (8) hallazgos están asociados al "*Suministro de combustibles*".
- b) Las Observaciones referentes a "*Otros aspectos, en su mayoría se asocian al ruido, Residuos de construcción y demolición, escombros o temas generales*" presentaron dieciséis (16) hallazgos, seguido del "Plan de manejo ambiental" con doce (12), y nueve (9) con "*Uso eficiente del agua*".

A continuación, se presenta la Gráfica No. 6 Matriz de hallazgos febrero 2020, con el total de hallazgos documentados por las interventorías a los concesionarios y su respectivo estado (abierto, en proceso y cerrado). De la muestra tomada de la matriz de hallazgos, a los cuales la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C. realiza seguimiento a las acciones tendientes a su cierre, se evidenció que: Existen 72 de 161 (45%) hallazgos cerrados, 88 de 161 (55%) abiertos y uno en proceso. De los 88 hallazgos abiertos, existen 38 (43%) sin evidencia de seguimiento por parte de TRANSMILENIO S.A. en la matriz de seguimiento enviada a la OCI:

	CONCESIONARIO	1	2	3	4	5	6	7
		SOMOS K-CAPITAL BUS	SI18 CALLE 80	SI18 NORTE	SI18 SUBA	BOGOTÁ MÓVIL	SOMOS U	GMÓVIL
Unidad		Américas	80	Norte	Suba	Tunal	Usme	Engativá
Patio		Patio Américas	Patio Troncal Calle 80	Patio Troncal Norte	Patio Troncal Suba	Patio Tunal	Patio Troncal Usme	Patio Troncal Engativá
Matriz Hallazgos Febrero 2020	# Hallazgos	3	43	37	13	26	21	18
Matriz Hallazgos Febrero 2020	ABIERTO	1	40	2	9	26	9	1
Matriz Hallazgos Febrero 2020	EN PROCESO	0	0	0	0	0	0	1
Matriz Hallazgos Febrero 2020	CERRADO	2	3	35	4	0	12	16
Matriz Hallazgos Febrero 2020	Se evidencia registro de seguimiento (Registro en la matriz de hallazgos)	1	32	1	5	4	6	1
Matriz Hallazgos Febrero 2020	No se evidencia registro de seguimiento en la matriz allegada a la OCI	0	8	1	4	22	3	0

Fuente: Papel de trabajo auditoria de aseguramiento proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP realizado por la Oficina de Control Interno, junio 1 de 2020.

A pesar, que se identificaron gestiones de seguimiento por parte de TMSA sobre las recomendaciones efectuadas en los informes de visita a los patios (R-DM-001 Informe de Visita de Seguimiento Ambiental) que derivaron acciones de tratamiento en las matrices de hallazgos por cada concesionario, se evidenció debilidad en el diligenciamiento y registro del seguimiento

Informe de Auditoría Interna N° OCI-2020-038 Supervisión y Control de la Operación del SITP

de cada matriz (espacios en blanco sin diligenciar tales como observaciones de seguimientos, fechas y evidencias de seguimiento ó cierre), lo cual puede llegar a afectar la etapa 90 *“Hacer seguimiento a las actividades y acciones (ejercicio de gestión ambiental) implementadas por el Concesionario en cumplimiento de los compromisos pactados para el cierre de hallazgos” del Procedimiento Código P-DM-008 Versión 0 Fecha octubre de 2018 denominado Seguimiento a la Gestión Ambiental de los Concesionarios del Sistema.*

En razón a que los seguimientos efectuados a las recomendaciones por parte de las interventorías se realizan de manera manual y presentan debilidades en su seguimiento, se generó la recomendación No. 4 del presente documento.

K. Impacto de la COVID-19 con relación al Proceso evaluado

La Oficina de Control Interno realizó análisis a los contratos que presentaron afectación en razón a la actual situación (COVID-19), evidenciando lo siguiente:

- Se realizó una adición de \$11.575.672.736 y prórroga de cuatro (4) meses al contrato 519 de 2019 de aseo a infraestructura, suscrito con UNIÓN TEMPORAL CONSERJES INMOBILIARIOS LTDA. – ASECOLBAS LTDA. a partir del mes de marzo de 2020, de acuerdo con lo descrito en la solicitud de modificación del contrato, publicada en el SECOP con fecha de 21 de abril de 2020, el objetivo de dicha modificación obedeció a dos (2) situaciones, una de las cuales se registra a continuación: “responder con la contingencia decretada para apoyar en debida forma el manejo y control por el COVID 19, ha sido necesario ejecutar actividades adicionales de aseo y desafección, las cuales no habían sido contempladas en la etapa de estructuración del Contrato, por tratarse de una situación de emergencia sanitaria Nacional catalogada como pandemia, completamente imprevista. Estas actividades han requerido contratación de personal adicional con todos los elementos, requeridos. Las dos situaciones anteriormente descritas han incrementado el valor de la facturación mensual. Así las cosas. teniendo en cuenta que TRANSMILENIO S.A. requiere continuar garantizando de manera eficaz y eficiente el desarrollo de las actividades adicionales de aseo y desafección de las instalaciones del componente BRT del sistema de transporte masivo, se hace necesario adicionar y prorrogar el contrato de prestación de servicio No. 519 de 2019. (subrayado fuera de texto).

Por otra parte, la Oficina de Control Interno, evidenció que en el documento Oferta económica versión 11 publicada en la plataforma SECOP, se indica que todos y cada uno de los



INFORME DE TRABAJOS DE ASEGURAMIENTO



componentes de la estructura de costos, cuentan con estudio económico y de mercado realizado en el año 2.019 o se encuentran indexados a precios del año 2.019, con el porcentaje de IPC acumulado en el año 2.018, que fue de 3.18%.

En ese orden de ideas, los valores de actividades, costos fijos están actualizados a valores 2.019. No obstante, y teniendo en cuenta que el contrato también se ejecutará en la vigencia siguiente, año 2.020, dentro de la estructura económica del contrato a celebrar, se consideraran valores para ajustes por cambio de vigencia para el valor del presupuesto, únicamente para los precios unitarios pactados contractualmente o pactados durante la vigencia del mismo, el A.I.U no será objeto de ajuste.

Teniendo en cuenta que los valores unitarios para el pago de operarios para aseo rutinario de estaciones e intensivo de portales, así como el precio unitario para aseo intensivo de estaciones está conformado por mano de obra no calificada, la cual devenga el salario mínimo mensual legal vigente-SMMLV e insumos los cuales su variación de precios se da en razón del aumento de la inflación, la Entidad ha considerado hacer el pago de ajustes por cambio de vigencia con 2 variables, para la mano de obra se realizará el ajuste con base en el incremento del SMMLV definido por el gobierno Nacional y para los costos de insumos se realizará el ajuste con base en el IPC del año inmediatamente anterior publicado por el DANE.

La Entidad a partir del estudio realizado para la obtención de los precios unitarios, ha establecido que el valor de la mano de obra, representa el 70% en promedio del valor total de la actividad, el 30% restante, es el valor de los insumos y elementos de aseo.

Con lo anterior y luego de la verificación de los informes de supervisión, se evidenció cumplimiento a lo enunciado. De igual forma, se realizó comparación entre los precios cobrados por el contratista en las facturas 21 y 22 de abril de 2020, versus los precios definidos en la oferta económica, encontrando coherencia en los mismos.

- Se realizó una adición al contrato de interventoría 531-19 suscrito con CONSORCIO INTER-ASEO TMSA 2019 por valor de \$1.149.073.817 y prórroga de cinco (5) meses. Lo anterior en paralelo a la adición y prórroga al contrato 519-2019.

De acuerdo con lo manifestado por la Subgerencia de Atención al ciudadano y comunicaciones mediante correo electrónico del 11 de mayo: “la contingencia de salud pública generada por el Covid-19, desde inicios de marzo de 2020 la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones diseñó la estrategia pedagógica de prevención “TransMi Te Cuida”, la cual se compone de diferentes actividades dirigidas a los usuarios del Sistema TransMilenio:

- Disposición de 27 lavamanos portátiles dobles para un período inicial de 60 días, cada equipo cuenta con una autonomía de 300 servicios, con jabón y toallas de papel, estos lavamanos son reabastecidos tres veces al día, por lo que en un día tienen capacidad para 900 usos.
- Acciones pedagógicas sobre la prevención de enfermedades respiratorias mediante la entrega de 25.000 unidades tapabocas y 25.000 pares de guantes a los usuarios del Sistema” (subrayado fuera de texto).

Con lo anterior la Oficina de Control Interno, evidenció las siguientes facturas para la ejecución de las actividades mencionadas por la Subgerencia de Atención al Ciudadano y Comunicaciones de la siguiente manera:

No. Factura	Fecha	Concepto	Valor
2506	25 de marzo de 2020	Prestación de servicios para la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en todo lo relacionado con actividades de BTL en el marco de la estrategia de Comunicaciones planteada por la Subgerencia. EVENTOS: Enfermedades respiratorias jabones, toallas, tapabocas y guantes. Lavamanos portátiles etapa 1,2 y 3. FECHA EVENTO: 13 al 23 de marzo de 2020	\$224.835.976
2520	24 de abril de 2020	Prestación de servicios para la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en todo lo relacionado con actividades de BTL en el marco de la estrategia de Comunicaciones planteada por la Subgerencia. EVENTO: Lavamanos Portátiles-Etapa 1,2 y 3 FECHA EVENTO: 24 de Marzo al 19 de abril de 2020	\$343.872.695
Total			\$568.708.671

Fuente: Facturas descargadas de la plataforma Secop II, por la Oficina de Control Interno el 29 de mayo de 2020

De conformidad con lo establecido en el Anexo Técnico del Proceso con fecha diciembre de 2018 y el cual se encuentra publicado en la Plataforma Secop II del Proceso, en su numeral 4.1

aspectos generales se indica que: “En caso de que los bienes y servicios requeridos no se encuentren registrados en el anexo “Sábana de ítems BTL”, se llevará a cabo el procedimiento relacionado en el numeral 4.2.3 COTIZACIONES Y/O PRESUPUESTO DE LA CAMPAÑA, es decir que, cuando el SUPERVISOR haya presentado la solicitud de bienes y/o servicios al CONTRATISTA, y dentro de ella se presente uno o más bienes o servicios que no se encuentren relacionados en el anexo denominado “Sábana de ítems BTL” que forma parte integral del presente proceso, el CONTRATISTA presentará al SUPERVISOR, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la solicitud de servicios, tres (3) cotizaciones por cada bien o servicio” (subrayado fuera de texto).

Por lo anterior, para la estrategia pedagógica de prevención denominada “TransMi Te Cuida”, se evidenciaron las tres (3) cotizaciones en mención de empresas legalmente constituidas. La Oficina de Control Interno, verificó la factura No. 2520 del 24 de abril de 2020 evidenciando que corresponde a una de las tres (3) empresas que cotizaron, por lo tanto, se está cumpliendo con los términos definidos en el contrato.

FORTALEZAS

- El apoyo y disposición brindados por los enlaces y personal designado por la Direcciones Técnicas que conforman el proceso para atender las actividades de la auditoría.
- Al corte de febrero de 2020, se ha incorporado el 66% del total de la flota nueva de la renovación de las fases I y II, aumentando significativamente el número de sillas ofertadas en el sistema troncal para transporte de usuarios.
- La Entidad ha tomado acciones de programación para atender las necesidades de movilidad de los usuarios enmarcadas en la Contingencia por COVID-19, atendiendo a los lineamientos normativos emanados del Gobierno Nacional y Distrital, en cuanto a distanciamiento de usuarios en los vehículos del Sistema en el componente troncal, frente a las semanas de estudio que correspondieron a la primera semana de marzo y la última semana de abril de 2020.
- Las Direcciones Técnicas asociadas al Proceso han atendido las diferentes recomendaciones emitidas por la Oficina de Control Interno buscando la mejora continua a través de la incorporación de herramientas que permiten automatizar las diferentes actividades del Proceso.

RESUMEN DE HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

TÍTULO DE HALLAZGO Y RECOMENDACIONES	REPETITIVO
Hallazgo No. 1 – Los contratos de concesión y operación del SITP para fases I, II, III y operación del TransMiCable, no presentan interventoría por parte de persona jurídica desde el 25 de mayo de 2020, en razón a que el contrato 634 de 2018 suscrito con el Consorcio C&M – 2018 terminó el 24 de mayo y se tiene previsto que el proceso licitatorio para el nuevo interventor finalice hasta mediados de julio.	NO
Hallazgo No. 2 – Debilidad en la administración de riesgos del proceso en cuanto a la identificación de riesgos, análisis, valoración, plan de tratamiento, diseño de controles y actualización de la matriz de riesgos del proceso.	NO
Hallazgo No. 3 – Incumplimiento al Manual de Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información con código M-DT-001, por falta de aplicación de los controles en aspectos relacionados con los derechos y/o permisos de acceso en el sistema GestSAE	SÍ
Hallazgo No. 4 – Debilidad en la aplicación de controles definidos en el Manual de Supervisión e Interventoría de TRANSMILENIO S.A. para los contratos PSP adscritos al proceso	NO
Recomendación No. 1 – Revisar y actualizar la caracterización del Proceso, a fin que se encuentre alineada tanto al Plan de Acción, como al Acuerdo 07 de 2017 y al nuevo Plan Distrital de Desarrollo, de tal forma que se cuente con la trazabilidad, y definición de objetivos claros que permitan medir su contribución al logro de los objetivos institucionales	NO
Recomendación No. 2 - Priorizar en el cronograma de actividades de los inspectores de infraestructura del Sistema, las estaciones que reportó la Dirección Técnica de Seguridad y que a la fecha no se han intervenido.	NO
Recomendación No. 3 - Evaluar en conjunto con la Dirección de TIC, la automatización del registro y seguimiento que realiza la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C., al mantenimiento de la infraestructura de cada estación y portal del Sistema Transmilenio, a fin de contar con una herramienta que facilite la gestión y permita tener	NO

TÍTULO DE HALLAZGO Y RECOMENDACIONES	REPETITIVO
controles automáticos que coadyuven con las actividades y responsabilidades de la Dependencia.	
Recomendación No. 4 – Realizar adecuado y oportuno seguimiento a las recomendaciones efectuadas por la interventoría y a las acciones de mejoramiento, sobre las cuales <i>la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C. realiza seguimiento</i> mediante un archivo en Excel denominado matriz de seguimiento, a fin de tomar acciones que eliminen de raíz las situaciones evidenciadas por <i>la interventoría</i> .	NO
Recomendación No. 5 – Solicitar revisión efectiva general y/o ajuste de ser el caso, por parte de la Dirección Corporativa, sobre el Ingreso Base de Cotización (IBC) en el pago a los aportes por concepto de ARL efectuados por la entidad relacionados con los contratistas PSP clasificados en Riesgos IV y V de las Direcciones Técnicas de BRT, Buses, Modos Alternativos y Seguridad a fin de dar cumplimiento a lo definido por la normatividad vigente.	NO
<p>Recomendación No. 6 – Fortalecer los controles de verificación de la información de los documentos al momento de vincular vehículos al Sistema Troncal. Asimismo, diligenciar correctamente el formato de inspección técnica, con los datos del vehículo, a fin de evitar inconsistencias entre lo reportado en el RUNT versus lo reportado por los Concesionarios.</p> <p>Una vez verificada la información en el RUNT contra la suministrada por los Concesionarios, para realizar la Vinculación de Vehículos del Componente Troncal, se evidenciaron situaciones que si bien fueron normalizadas posteriormente por la Dirección Técnica de BRT, son importantes resaltarlas a continuación:</p>	NO
Recomendación No. 7 – Monitorear que en la liquidación de los contratos 634-18 suscrito Consorcio C&M-2018 y Cto 574-19 con Unión Temporal GOS 2019, asociados a la Operación, se tengan en cuenta hitos, tales como seguimiento de la reversión de los bienes de activos entregados a la Entidad, empalmes, actas y cierre financiero.	

TÍTULO DE HALLAZGO Y RECOMENDACIONES	REPETITIVO
Recomendación No. 8 – Evaluar la incorporación del riesgo “pérdida de integridad de la información debido al registro erróneo de los datos de vehículos y/o conductores del componente troncal” en la matriz de riesgo del proceso.	

Fuente: Elaborado por la Oficina de Control Interno.

HALLAZGOS

Como resultado de la ejecución del Plan de Pruebas del Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, se encontraron algunas desviaciones de aspectos relevantes de las actividades del proceso, lo anterior analizado desde un enfoque de riesgos, los cuales se consolidaron en los siguientes hallazgos:

Hallazgo No. 1 – Los contratos de concesión y operación del SITP para fases I, II, III y operación del TransMiCable, no presentan interventoría por parte de persona jurídica desde el 25 de mayo de 2020, en razón a que el contrato 634 de 2018 suscrito con el Consorcio C&M – 2018 terminó el 24 de mayo y se tiene previsto que el proceso licitatorio para el nuevo interventor finalice hasta mediados de julio.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

En el análisis que la Oficina de Control Interno realizó al Contrato 634-18 suscrito con Consorcio C&M – 2018, el cual tenía por objeto *“Realizar la interventoría de los contratos suscritos por TMSA para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital, en las áreas técnica, operativa, administrativa, económico-financiera, ambiental, legal, de seguridad vial y de atención al usuario, para las componentes troncal y no troncal del SITP, y prestar servicios de apoyo operativo a TMSA para la supervisión de la operación del componente zonal del SITP. Incluye los siguientes contratos: • Contratos de concesión de las componentes troncal, zonal y de alimentación de las Fases I, II y III • Contrato de operación (y mantenimiento) del sistema teleférico tipo GMD góndola mono desembragable, denominado TransMiCable • Contrato(s) de operación transitorio(s) que eventualmente se suscriba(n) para atender contingencias que puedan ocurrir y que impliquen la sustitución de un (o varios) concesionario(s) del SITP”*, se identificaron las siguientes situaciones:

1. El contrato según el acta de inicio presenta como fecha de inicio el 10 de octubre de 2018 y fecha de terminación inicial el 9 de septiembre de 2019 ó hasta el agotamiento de los recursos.

Según el modificadorio No. 3 del 11 de octubre de 2019 publicado en la plataforma SECOP II, se determinó que el contrato tuviera como fecha de terminación el 30 de abril de 2020, equivalente a seis (6) meses y 15 días ó hasta el agotamiento de los recursos destinados. Por lo anterior, dicha fecha fue cumplida y el agotamiento de los recursos se dio el 24 de mayo de 2020, fecha en la cual se dio por terminado el contrato.

Con la situación anteriormente descrita, y de conformidad con lo evidenciado por la Oficina de Control Interno, la Entidad no cuenta desde el 25 de mayo y hasta parte de julio de 2020, con interventoría para lo enunciado, por parte de persona jurídica, lo que devela debilidad en la estructuración de herramientas de planeación y control para generar un plan de contingencia, que permitiese identificar en cada una de las dependencias, la forma mediante la cual se surtiría la labor de interventoría, dada su complejidad y especialidad, teniendo en cuenta la culminación del contrato 634 de 2018.

De acuerdo con lo manifestado por los responsables de atender las visitas de la Oficina de Control Interno, fueron delegadas algunas actividades propias de la interventoría en funcionarios y contratistas PSP de la Entidad, con lo cual, no se da cobertura, alcance y profundidad suficiente, frente a la labor de interventoría para cubrir los seguimientos a los contratos de concesión y operación del SITP (contempla alrededor de 14 operadores), para las Fases I, II y III, y la Operación de TransMiCable. Por lo anterior, a continuación, señalamos algunas de las actividades descubiertas:

- Seguimientos Técnico Operativo
- Otro Sí firmado el 29 de mayo de 2019 (Cálculo y Reporte de Indicadores EIC y EMIC),
- Mantenimiento de la Operación TransMiCable (*Determinar y avalar la remuneración y/o deducciones aplicables al operador de acuerdo con los indicadores establecidos en los apéndices técnicos del contrato de Operación, Mantenimiento y Devolución de los Bienes del TransMiCable de Ciudad Bolívar*).
- Seguridad (*Analizar el comportamiento de la accidentalidad del Sistema*).

- Económico – Financiera (*Verificar y hacer seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios y operadores, en lo referente a los estados e información financiera y en los aspectos financieros y económicos de los contratos de concesión y de operación del SITP*).
- Legal (*Realizar el seguimiento jurídico a las obligaciones contractuales de los concesionarios y demás operadores del Sistema, así como compilar, analizar, revisar y conceptuar sobre el cumplimiento de las mismas para el inicio de las actuaciones administrativas y/o contractuales a cargo de TMSA*).
- Ambiental (*Verificar el desempeño ambiental, y hacer seguimiento la implementación de los Planes de Gestión y/o Manejo Ambiental formulados por el concesionario y/o operador del SITP, y su aplicación en los diferentes sitios de operación*).
- Infraestructura (*Informe de patios zonales con la verificación de los requisitos mínimos de infraestructura establecidos en el formato de inspección de patios el cual será definido por TMSA y podrá ser modificado durante la ejecución del contrato conforme a las necesidades. Este informe deberá elaborarse con una periodicidad de dos (2) meses para los patios zonales avalados*).
- Flota (*Informe trimestral detallado del seguimiento a la administración y alimentación del software de mantenimiento realizada por cada concesionario en el que se incluya análisis de las hojas de vida de los vehículos y estadísticas e indicadores que se desprenden del uso del mismo*).
- Atención al Usuario y Comunicaciones (*Verificar que las actividades realizadas por los concesionarios y operadores del SITP, en los aspectos relacionados con comunicaciones, correspondan con los planes de acción, los pliegos de condiciones y lineamientos solicitados por la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones de TMSA*).

Así mismo, fue evaluado el Plan Anual de Adquisiciones – PAA, con el fin de validar las proyecciones de las fechas estimadas que se tenían por parte de las Direcciones Técnicas para dar inicio al proceso, encontrándose que se tenía proyectado adelantar el proceso de contratación de la interventoría para abril 2020, de acuerdo con lo siguiente:

Versión	Meta Plan de Desarrollo	Proyecto de Inversión y/o Rubro	Meta de Proyecto de Inversión	Requerimiento	Fecha Estimada de Inicio de proceso de selección (dd-mm-aaaa)	Duración Estimada del Contrato (Meses)	Modalidad de Selección	Fuente de los Recursos	Valor Total Estimado
0	Aumentar en 5% el número total de viajes en el Sistema de Transporte Público (LB= 43%)	Operación y Control de Ciento De La Operación De Transporte gestionado por Transmilenio S.A.	Supervisar 100 Por Ciento De La Operación De Las Rutas Zonales En Servicio	DBC2 Realizar la interventoría de los contratos suscritos por TMSA para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital, en las áreas técnica, operativa, administrativa, económico-financiera, ambiental, legal, de seguridad vial y de atención al usuario, para los componentes troncal y no troncal del SITP, que incluye los siguientes contratos: Contratos de concesión de la componente troncal - fase I en proceso de liquidación, Contratos de concesión de la componente troncal - fase II próximos a liquidar, Contratos de concesión de las componentes troncal, zonal y de alimentación de la Fase III, Contratos de concesión del componente zonal y de alimentación de la fase V, Contrato de operación (y mantenimiento) del sistema teleférico tipo GMD góndola mono desembragable, denominado TransMiCable, Contrato(s) de operación transitorio(s) que eventualmente se suscriba(n) para atender contingencias que puedan ocurrir y que impliquen la sustitución de un (o varios) concesionario(s) del Iva en	1/abr/2020	7	Concurso de Méritos Abierto	Recursos Propios	\$ 15.000.000.000
11	Aumentar en 5% el número total de viajes en el Sistema de Transporte Público (LB= 43%)	Operación y Control de Ciento De La Operación De Transporte gestionado por Transmilenio S.A.	Supervisar 100 Por Ciento De La Operación De Las Rutas Zonales En Servicio	DBC2 Realizar la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, de seguros, administrativa, operativa, social y ambiental de los contratos vigentes derivados de los procesos licitatorios, no.tmsa-lp-007-2002, no.tmsa-lp-005-2003, no. tmsa-lp-004 -2009 y no.tmsa-lp-004-2018, junto con sus modificaciones, adiciones y otros y de los esquemas de operación transitoria.	1/may/2020	9	Concurso de Méritos Abierto	Recursos Propios	\$ 18.000.000.000

Con lo anterior, se evidenció que, si bien el Plan Anual de Adquisiciones puede presentar modificaciones, la terminación del contrato era conocida por parte de las Direcciones Técnicas responsables del proceso y a pesar de las actividades realizadas para dar inicio al nuevo proceso licitatorio, se evidenció debilidad en la planeación del mismo.

Adicionalmente, no se evidenció en el mapa de riesgos del proceso, ningún riesgo asociado a no tener cobertura de interventoría a la operación del SITP y TransMiCable, aunque en el mapa de riesgos publicado en la intranet al corte de la evaluación, se cuenta con el riesgo No. 6 que indica lo siguiente: *“La interventoría no cubra un porcentaje amplio de los operadores y contratistas (mantenimiento y aseo)”*, el mismo no da cobertura total a la operación objeto del presente hallazgo, lo que evidencia debilidad en la gestión del riesgo.

Conforme con lo anterior, es importante precisar, que a la fecha de la presente evaluación, la Entidad, no cuenta con suficiente personal de planta y contratistas, para atender las actividades ejecutadas por la interventoría y adicional a ello, dichos colaboradores cuentan con actividades propias ya definidas; ésto aunado al evento de la contingencia que se está presentando actualmente a nivel mundial y al cierre que se debe estar efectuando con ocasión de la terminación del contrato, generando de esta forma, no solo mayores responsabilidades, sino redistribución de actividades para atender los diferentes eventos mencionados de forma paralela, por tanto, los alcances se van a ver reducidos significativamente, toda vez, que la interventoría era ejercida por 509 personas, de acuerdo con lo definido en el anexo 3. perfiles, funciones y salarios del proceso licitatorio del Contrato 634 de 2018.

Las anteriores situaciones descritas, contravienen con lo establecido en el acápite relacionado con las Políticas relativas a la Administración del Riesgo y al Reporte de Eventos de Riesgos de Gestión descritas en el Manual de Gestión del Riesgo con código M-DO-002, versión 3 de julio 2019, así mismo, con lo definido en los numerales 3.3 y 6.2. en el Manual de Supervisión e Interventoría con código M-DA-015 versión 3 de septiembre de 2019 y con lo descrito en el numeral 2.2.1 del Manual de Contratación con código M-DA-013 versión 4 de septiembre de 2019, así:

a. Manual de Gestión del Riesgo con código M-DO-002, versión 3 de Julio de 2019

- Políticas relativas a la Administración del Riesgo

- *“Siempre que se presenten incorporación, ajuste, modificación a los procesos de TRANSMILENIO S.A., así como la incorporación de nuevas políticas operativas o se presenten cambios en el contexto externo de la organización, se realizará el análisis para la identificación de nuevos riesgos o su ajuste.*
- *Se realizará la identificación de riesgos relacionados con nuevos procesos, licitaciones o servicios, previo a su salida en vivo”.*

- Políticas relativas a la Administración del Riesgo

“Los funcionarios de TRANSMILENIO S.A., están obligados a reportar TODOS, los eventos de riesgo de los cuales tengan conocimiento”.

b. Manual de Supervisión e Interventoría con código M-DA-015 versión 3 de septiembre de 2019

- Numeral 3.3. Objeto de la Interventoría y la Supervisión

El artículo 83 de la Ley 1474 referente a SUPERVISIÓN E INTERVENTORÍA establece:

“Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda.

- Numeral 6.2 Escogencia del Interventor Externo indica: *TRANSMILENIO S.A., contratará interventoría para los contratos: (i) de obra pública cuya selección obedezca a una licitación¹; y (ii) los contratos que por su complejidad y para su seguimiento sea necesario de un conocimiento especializado (...).*

c. Manual de Contratación con código M-DA-013 versión 4 de septiembre de 2019

Mediante el cual, se tienen varios puntos relacionados con la etapa precontractual (numeral 2.2.1), dentro de los que se pueden destacar, los siguientes:

- Numeral 2.2.1.3. La Estimación y Cobertura de Riesgos.

Dentro del proceso de contratación se debe reducir la exposición del mismo frente a los diferentes riesgos que se pueden presentar, así las cosas, se debe proceder a verificar aspectos tales como:

i. Los posibles eventos que impidan la adjudicación y firma del contrato como resultado del proceso de contratación.

ii. Los eventos que alteren la ejecución del contrato.

- 2.2.1.4. Soporte para la tipificación, estimación y asignación de riesgos previsibles

El artículo 4º de la Ley 1150 de 2007, establece que la entidad estatal debe “incluir la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación” en los pliegos de condiciones o su equivalente.

En consecuencia, el manejo del riesgo debe cubrir desde la planeación hasta la terminación del plazo, la liquidación del contrato, el vencimiento de las garantías de calidad o la disposición final del bien; y no solamente la tipificación, estimación y asignación del riesgo que pueda alterar el equilibrio económico del contrato.

- El Decreto 1082 de 2015 define el Riesgo como un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de Contratación o en la ejecución de un contrato. La misma normativa establece que le corresponde a la Entidad Estatal evaluar el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente.

Posible causa identificada por la oficina de control interno:

1. Debilidad en el análisis efectuado por las Direcciones Técnicas que permitieran prever, el despliegue administrativo y técnico a causa de la ausencia del contrato de interventoría.
2. Insuficiencia de personal de planta y contratistas para atender las labores ejecutadas por la interventoría.
3. Debilidad en la planeación de un plan de continuidad a causa de ausencia de la interventoría.

4. Debilidad en la coordinación al interior de los procesos, con el fin de tener una visión global relacionada, con los temas técnicos, jurídicos, económicos, entre otros.
5. Falta de evaluación e incorporación del riesgo por parte de la primera línea de defensa en el mapa de riesgos de gestión del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP.

Descripción del riesgo:

1. Obligaciones contractuales de los concesionarios, sin supervisión, puntos de control, ni la debida interventoría.
2. Investigaciones por parte de entidades control y vigilancia.
3. No estar preparados para afrontar las situaciones que puedan impactar el cumplimiento de los objetivos misionales del proceso de la Operación Troncal, Zonal y Cable.
4. Actividades operativas desatendidas en las Dependencias por disminución de personal o contratistas PSP, presentando concentración de funciones y/u obligaciones contractuales incompatibles descuidando aplicación de controles.

Descripción del Impacto:

1. Afectación del cumplimiento del objetivo misional y/o del proceso en TRANSMILENIO S.A (Debilidad en la supervisión de la Operación Troncal, Zonal y TransMiCable, por no contar con un Plan de contingencia para cubrir las actividades de la interventoría)
2. Sanciones y Multas para la Entidad.
3. Reducción significativa de los alcances de las actividades que la interventoría ejecuta.

Recomendaciones:

1. Establecer mecanismos de autocontrol por parte de los responsables de las Direcciones Técnicas, para evitar que las situaciones descritas se vuelvan a presentar.
2. Diseñar e implementar un plan de acción a fin de verificar las actividades críticas de las obligaciones contractuales a ser supervisadas.
3. Agilizar las actividades relacionadas con el proceso licitatorio nuevo, a fin de tener en la mayor brevedad posible, el contrato de interventoría que de cubrimiento a la operación de las fases I, II, III del SITP y operación del TransMiCable.

Hallazgo No. 2 – Debilidad en la administración de riesgos del proceso en cuanto a la identificación de riesgos, análisis, valoración, plan de tratamiento, diseño de controles y actualización de la matriz de riesgos del proceso.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

Se evidenció debilidad en la administración del riesgo del proceso evaluado, en cuanto a la identificación de riesgos, análisis, valoración, plan de tratamiento, diseño de controles y actualización de la matriz de riesgos del proceso. De acuerdo con la verificación adelantada entre el 24 de febrero y el 5 de marzo de 2020, teniendo como criterio el Manual para la gestión del riesgo en TRANSMILENIO S.A, código M-OP-002 versión 3 de fecha julio de 2019, se evidenció lo siguiente:

1. Contexto Externo: La necesidad de valorar y definir desde el proceso evaluado, los riesgos asociados a la *"Continuidad de Negocio"* donde se ve afectada la operación de TRANSMILENIO S.A, por los hechos relacionados con la contingencia de los hechos de vandalismo del mes de noviembre de 2019 y sucesivos, así como los actuales por la declaratoria del Gobierno Nacional y Local *"Pandemia"*.
2. Mapa Térmico: Se evidenció debilidad en los controles del riesgo *"Vinculación de un vehículo que no esté en condiciones"*, toda vez que una vez aplicados los controles, el riesgo permanece en el mismo cuadrante de la zona de riesgo inherente la cual es "Extrema". Lo anterior, incumple el numeral 7.3.3.6 Nivel de riesgo (riesgo residual), en cuanto a que el control es débil y una vez aplicados los controles no se desplaza de cuadrante en el resultado del riesgo residual zona extrema.
3. Planes de Tratamiento: No se evidenció plan de tratamiento para 3 riesgos de gestión. De acuerdo con el Manual de gestión del riesgo M-OP- código M-OP-002 versión 3 de fecha julio de 2019, cuando los controles son débiles como en este caso, se requiere un plan de acción. Los riesgos son los siguientes: a) Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema, b) Percepción negativa de la seguridad, c) Incumplimiento de las condiciones contractuales por parte de los concesionarios de operación del sistema correspondiente al componente troncal. Su explicación obedece a que estos tres (3) riesgos, tienen asociados once (11) controles de los cuales diez (10), es decir, el 90% presentaron debilidad en cuanto al paso 5 del diseño *"Deben indicar qué pasa con las observaciones o desviaciones resultantes de ejecutar el control."* Por lo anterior, se incumple el numeral 7.3.4.1 *"Tratamiento"*

del riesgo - rol de la primera línea de defensa” que describe: Si el control es débil requiere plan de acción y en el Párrafo 4 se indica lo siguiente: Describir el plan de acción que implementará, asignando un responsable, la fecha Inicio, y la fecha vencimiento y Párrafo 5: Diseñar un indicador de eficacia, que indique el cumplimiento de las actividades para la gestión del riesgo del proceso.

4. Sobre el Diseño de Controles: Se identificó incumplimiento a los pasos del diseño de controles para el proceso así:
 - a) 21 de 24 controles de riesgos de gestión, es decir el 88% presentaron debilidad en uno o más, de los seis (6) pasos que componen su diseño.
 - b) 2 de 9 controles, es decir el 22% de riesgos de corrupción presentaron debilidad en alguno de los pasos que componen su diseño.

Por lo anterior, se incumple el numeral 7.3.3.1 *"Diseño de los Controles"* al momento de definir si un control o los controles mitigan de manera adecuada el riesgo se deben considerar, desde la redacción del mismo, las siguientes variables: Paso 4: Debe establecer el cómo se realiza la actividad de control, Paso 5: Debe indicar qué pasa con las observaciones o desviaciones resultantes de ejecutar el control y Paso 6: Debe dejar evidencia de la ejecución del control.

5. En cuanto a responsabilidad: Las anteriores situaciones evidencian incumplimiento a la responsabilidad del responsable del proceso en materia de riesgos.

Nota: Se hace salvedad que para el caso de los riesgos transversales se le notificará al representante de la Alta Dirección por cuanto: Los Riesgos de Corrupción Transversales para todos los procesos: 1 de 3 controles es decir el 33% presentó debilidad en alguno de los pasos que lo compone su diseño. Por lo anterior, se incumple al numeral 6.9 Responsabilidades del Proceso en cuanto a que *"Es el responsable de la gestión del riesgo desde cada uno de los procesos, es decir, del desarrollo de las actividades de identificación, análisis, valoración y definición del plan de tratamiento, así como del seguimiento y verificación a través de ejercicio del autocontrol"* (negrilla subrayada).

Por otra parte, la Oficina de Control Interno en el marco del seguimiento al Plan Anticorrupción de TRANSMILENIO S.A, y desde sus roles de *"Evaluación de la gestión del riesgo, seguimiento, enfoque hacia la prevención y liderazgo estratégico contempladas en el artículo 2.2.21.5.3 Roles de las Oficinas de Control Interno del Decreto 648 de 2017"*, asesoró a los gestores de riesgo del



INFORME DE TRABAJOS DE ASEGURAMIENTO



proceso auditado sobre los diferentes aspectos evidenciados, los cuales fueron aceptados por el auditado suscribiendo acta de la respectiva actividad.

Posible causa identificada por la oficina de control interno:

1. Falta de aplicación de los lineamientos para la redacción de riesgos de gestión del Manual para la Gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S.A, código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019.
2. Desconocimiento en la Política de Riesgos y en la importancia de los planes de tratamiento de riesgos como controles citados en el Manual para la Gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S.A, código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019.
3. Falta de socialización al interior de las dependencias sobre el manual de riesgos.

Descripción del riesgo:

1. Inadecuada administración del riesgo del proceso.
2. No estar preparados para afrontar las situaciones que puedan impactar el cumplimiento de los objetivos misionales del proceso de la Operación Troncal y Zonal (Continuidad de Negocio).

Riesgos del Proceso auditado:

1. Riesgos de Gestión.
2. Riesgos de Corrupción que le aplica al proceso.
3. Riesgos de Corrupción Transversales para todos los procesos

Descripción del Impacto:

1. Afectación del cumplimiento del objetivo misional y/o del proceso en TRANSMILENIO S.A (Suspensión de la Operación Troncal y/o Zonal Continuidad de Negocio.)
2. Efectos por la materialización del riesgo, en cuanto a sanciones y Multas para la Entidad.

Recomendaciones:

1. Valorar la inclusión de riesgos específicos de *"Continuidad de negocio"* que afectan la Operación de TRANSMILENIO S.A, en atención a los análisis que se deben considerar tal y como lo indica el numeral 7.1.1 Contexto Externo del manual código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019.
2. Considerar la calificación del riesgo *"Vinculación de un vehículo que no esté en condiciones"* desde el enfoque de impacto, acorde a la adquisición de la nueva flota, lo cual implica realizar los ajustes de diseño a los controles correspondientes, de conformidad con el numeral 7.3.3.6 Nivel de riesgo (riesgo residual).
3. Elaborar, registrar en el mapa de riesgos e Implementar los planes de tratamiento de conformidad con los lineamientos del manual código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019, numeral 7.3.4.1 *"Tratamiento del riesgo - rol de la primera línea de defensa"*.
4. Revisar y actualizar el diseño de los controles de los riesgos de Gestión y Corrupción que presentaron desviaciones, de modo que den respuesta a los lineamientos definidos por el

DAFP y por la Entidad, y que sean adecuados para la gestión de los riesgos del proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP.

5. Capitalizar la experiencia (Contingencia Infraestructura Troncal 2019) y ajustes del proceso durante los últimos meses para que en compañía de la segunda línea de defensa de la entidad se validen los otros riesgos y controles con el fin de asegurarse que estén diseñados apropiadamente y funcionen de acuerdo con el objetivo tal y como lo indica el Numeral 6.3 *“La administración de riesgos en TRANSMILENIO S.A”* manual código M-OP-002 versión 3 de julio de 2019.
6. Solicitar acompañamiento a la Oficina Asesora de Planeación (Segunda Línea de Defensa) para que, desde su rol de Monitoreo y Revisión a la gestión de Riesgos, se adelanten los ajustes en el micrositio de la Entidad MIPG a los controles y planes de tratamiento identificados para los riesgos de Gestión y Corrupción en el presente hallazgo.
7. Adelantar por parte de los gestores de riesgo de las Direcciones Técnicas en compañía de la Oficina Asesora de Planeación (Segunda Línea de Defensa) capacitación y/o sensibilización a los cambios y ajustes realizados a los riesgos de Gestión y de Corrupción del proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP.

Hallazgo No. 3 – Incumplimiento al Manual de Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información con código M-DT-001, por falta de aplicación de los controles en aspectos relacionados con los derechos y/o permisos de acceso en el sistema GestSAE

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

No se evidenció la existencia de la Matriz de usuarios, perfiles, roles, accesos y permisos del Sistema de Información GestSAE, la cual fue solicitada a la Dirección de TIC, de los usuarios de vinculación de la Dirección Técnica de BRT solicitados y asignados por Recaudo Bogotá S.A.S., para constatar la correcta aplicación de las Políticas de Seguridad de la información definidas por la Entidad.

Así mismo, se verificó que a los colaboradores del grupo de vinculación les hubiesen asignado un usuario y que los perfiles definidos para éstos estuvieran alineados con sus obligaciones y/o funciones. A continuación, se detallan las inconsistencias existentes en el control, gestión y administración de siete (7) de siete (7) usuarios de vinculación en el Sistema GestSAE que evidencian debilidad en la seguridad e integridad de la información dejando al descubierto el

riesgo de pérdida de información por accesos no autorizados e inadecuada segregación de funciones en el sistema para ingreso o modificación de la información, así:

Usuario	Perfil	Cargo
SJ_2	ADM. VEH&COND TM	Técnico Operativo Grado 1
IPVBRT	ADM. VEH&COND TM	Contratista BRT
JVGGVT	ADM. VEH&COND TM	Contratista BRT
CICCVT	ADM. VEH&COND TM	Contratista BRT
SVSP-3SSS	ADM. VEH&COND TM	Contratista Fuerza Operativa
KLOG-3S	ADM. VEH&COND TM	Contratista Fuerza Operativa
ABVBRT	ADM. VEH&COND TM	Contratista Fuerza Operativa

Se identificó que existe un único perfil para la vinculación de vehículos y conductores del componente troncal denominado “ADM. VEH&COND TM”, el cual fue asignado tanto para los contratistas directos de la Entidad, como para los de Fuerza Operativa y para el funcionario responsable de vinculación - Técnico Operativo Grado 1, el cual tiene habilitados 34 permisos mediante los cuales se pueden realizar consultas y modificaciones en el Sistema GestSAE, lo cual contraviene con lo definido en el literal h del numeral 8.4.1 del Manual de Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información con código M-DT-001 en su versión 3, el cual indica:

“Los perfiles y derechos de acceso serán revisados periódicamente (anualmente) por el área de soporte de la dirección de TICs y los propietarios de la información. Adicionalmente, es responsabilidad del usuario, informar cualquier privilegio que no corresponda con su perfil para que sea ajustado.”

Posible causa identificada por la oficina de control interno:

1. Debilidad en la aplicación de Políticas de Seguridad de la Información.
2. Definición de perfiles inadecuada.
3. Desconocimiento de las Políticas de Seguridad de la Información.

Descripción del riesgo:

1. Inadecuada asignación de perfiles en el sistema GestSAE para el ingreso o modificación de la información clave del Proceso a los contratistas relacionados a la actividad de vinculación de vehículos y conductores, debido a obligaciones incompatibles.

2. Realización de operaciones en el sistema GestSAE por funcionarios no autorizados o uso indebido de la información.
3. Pérdida de confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Descripción del Impacto:

1. Modificación de datos de vehículos y conductores vinculados a través del sistema de información GestSAE.
2. Pérdida de información clave en el proceso.

Recomendaciones:

1. Adoptar y aplicar las medidas definidas por la Entidad en el literal h del numeral 8.4 Política de Control de Acceso del Manual Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información con código M-DT-001, versión 3 de abril de 2019, las cuales consisten en que los perfiles y derechos de acceso sean revisados periódicamente (anualmente) por el área de soporte de la Dirección de TICs y los propietarios de la información. Adicionalmente, es responsabilidad del usuario, informar cualquier privilegio que no corresponda con su perfil para que sea ajustado.
2. Evaluar los perfiles asignados a cada uno de los contratistas asociados a la vinculación de vehículos y conductores establecidos en el Sistema GestSAE, solicitados a Recaudo Bogotá, con el fin de reducir la posibilidad de modificaciones no autorizadas o uso indebido de la información.
3. Elaborar por parte de la Dirección de BRT, la matriz de roles, perfiles, usuarios, permisos y accesos y enviarla a la Dirección de TIC, con el fin de determinar una adecuada segregación de funciones y responsabilidades que permitan dar mayor seguridad de la información en el Sistema GestSAE, frente a la actividad de vinculación de vehículos y conductores del componente troncal.
4. Solicitar a la Dirección de TIC; sensibilización sobre la aplicación del Manual de Políticas de seguridad y privacidad de la Información con código M-DT-001 versión 3 de 2019.

Hallazgo No. 4 – Debilidad en la aplicación de controles definidos en el Manual de Supervisión e Interventoría de TRANSMILENIO S.A. para los contratos PSP adscritos al proceso

Descripción del hallazgo o situación encontrada:



INFORME DE TRABAJOS DE ASEGURAMIENTO



Se evidenció incumplimiento a los lineamientos definidos en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO S.A., con código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019, aplicados a los contratos de prestación de servicios profesionales asociados a las Direcciones Técnicas de BRT, Buses, Modos Alternativos y Seguridad.

Se tomó una muestra para el periodo comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2019, de 16 de 365 contratos de Prestación de Servicios Profesionales (PSP) activos equivalentes al 4%, siendo objeto de revisión, sus anexos y su debida publicación en el sistema electrónico para la contratación pública – SECOP en sus versiones I y II, para los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2019, evidenciando que en dicha plataforma no se encontraron publicaciones de diferentes documentos contractuales o algunas de ellas presentaron inconsistencias, las cuales se relacionan a continuación:

Dirección Técnica de BRT

1. Para el CTO 236-19

- No se evidenciaron los soportes de publicación de uno (1) de los (4) Informes de actividades radicados, correspondiente al mes de noviembre de 2019, equivalente al 25%.

2. Para el CTO 250-19

- El Informe de actividades publicado en el mes de octubre de 2019, no registra la firma del contratista.
- La Planilla publicada en el mes de octubre de 2019 por parte del contratista, no corresponde al periodo evaluado.

3. Para el CTO 317-19

- El informe de actividades publicado en el mes de octubre de 2019, no corresponde al periodo evaluado.
- No se evidenció el soporte de la publicación de una (1) de las (4) Cuentas de Cobro radicadas por el contratista, correspondiente al mes de noviembre de 2019, equivalente al 25%.

Dirección Técnica de Buses

1. Para el CTO 632-19

- No se evidenciaron los soportes de las publicaciones del 100% de las cuentas de cobro, informes de actividades del contratistas y Certificados de Cumplimiento por parte del Supervisor, correspondiente a los meses de septiembre a noviembre de 2019.

3. Para el CTO 80-19

- Se evidenció la planilla de seguridad social para el mes de septiembre de 2019, sin el pago de los Aportes de Riesgos Laborales – ARL. Por lo anterior, al estar el contratista clasificado en Riesgo I, le corresponde, efectuar el pago por dicho concepto.

Dirección Técnica de Seguridad

1. Para el CTO 414-19

- No se evidenciaron los soportes de la publicación de uno (1) de los (4) Certificados de Cumplimiento, correspondiente al mes de diciembre de 2019, el cual equivale al 25%.

2. Para el CTO 583-19

- No se evidenciaron los soportes de las publicaciones del 100% de los Informes de Actividades del Contratista, para los meses comprendidos entre septiembre a diciembre de 2019.

- La factura publicada por el contratista para el mes de noviembre de 2019, no es legible.

- La factura publicada por el contratista para el mes de diciembre de 2019, no se encuentra firmada.

3. Para el CTO 339-19

- El contratista se encuentra clasificado en Riesgo IV, para lo cual la Entidad realizó el aporte al Sistema General de Riesgos Laborales (ARL), no obstante, en las planillas de pago, se evidenció que el contratista también efectuó el pago del aporte por ARL, pero lo equivalente a Riesgo II.

Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C.

1. Para el CTO 216-19

- El Informe de actividades publicado en el mes de octubre de 2019, no registra la firma del contratista.

- No se evidenció el soporte del Pago de Seguridad Social publicado por el contratista para el mes de octubre de 2019.

- El contratista se encuentra clasificado en Riesgo IV, para lo cual la Entidad realizó el aporte al Sistema General de Riesgos Laborales (ARL), no obstante, en las planillas de pago, se evidenció que el contratista también efectuó el pago del aporte por ARL, pero lo equivalente a Riesgo I.

Teniendo en cuenta que los informes de supervisión demostraron avalar el pago de los honorarios, pasando por alto las situaciones encontradas, se evidenció debilidad en la supervisión en cuanto a:

a. No se evidenció publicación de por lo menos un documento contractual, en 9 de 16 contratos, equivalentes al 56%, identificando debilidad en la ejecución de controles en el desarrollo de las funciones de supervisión de los contratos de prestación de servicios profesionales del proceso, incumpliendo lo mencionado en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO S.A., código M-DA-15 versión 3 de septiembre de 2019 en sus numerales:

- Numeral 9.1 funciones del Interventor y/o Supervisor, literal j) el cual indica: *"Independiente a los periodos de pago proyectados en el contrato, el supervisor previo a realizar el proceso de cancelación correspondiente ante la Subgerencia o Dirección competente, deberá, en caso de que exista expediente físico del contrato, remitir al archivo del expediente contractual los documentos que lo generan para el lapso correspondiente (informes de ejecución y cumplimiento, copia de cuenta de cobro, el informe de actividades y demás soportes para pago), en caso de que exista expediente electrónico cargar en la plataforma SECOP II dichos documentos".*

- Numeral 9.2 Seguimiento administrativo, literal i, el cual establece:

"Cuando exista expediente físico contractual, enviar el original de toda la documentación del contrato a la dependencia responsable de su guarda y custodia para que reposen en la carpeta del contrato, evitando la duplicidad documental en cumplimiento de lo señalado por el Acuerdo 39 de 2002 del Consejo Directivo del Archivo General de la Nación. Cuando exista expediente electrónico el supervisor debe escanear y cargar toda la documentación en la plataforma SECOP II, se procurará por la inexistencia de documentación física, pero en caso de su existencia, esta deberá remitirse a la dependencia responsable de su guarda y custodia para que repose en la carpeta respectiva. En todo caso se recuerda a los supervisores que, en virtud de la Ley de Transparencia, los documentos de ejecución deben ser publicados dentro de los tres (3) días siguientes a su expedición, razón por la cual es responsabilidad del supervisor o interventor el cumplimiento de dicho término".

- Numeral 9.2 Seguimiento administrativo, literal n, el cual establece:

“Elaborar los informes de su gestión de interventoría o supervisión (según el formato establecido) por cada pago realizado conforme a la guía establecida desde el inicio hasta que el contrato se ejecute en su totalidad y se efectúe la liquidación (...).

Igualmente, se contraviene lo definido en la Ley 1712 de 2014 *"Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones"* en su artículo 11 - Información mínima obligatoria respecto a servicios, procedimientos y funcionamiento del sujeto obligado.

Todo sujeto obligado deberá publicar la siguiente información mínima obligatoria de manera proactiva:

- Literal g): Sus procedimientos, lineamientos, políticas en materia de adquisiciones y compras, así como todos los datos de adjudicación y ejecución de contratos, incluidos concursos y licitaciones.

Por su parte lo Reglamentado por el Decreto No. 103 de 2015, que en su artículo 8 dispone:

Artículo 8. Publicación de la ejecución de contratos. Para efectos del cumplimiento de la obligación contenida en el literal g) del artículo 11 de la Ley 1712 de 2014, relativa a la información sobre la ejecución de contratos, el sujeto obligado debe publicar las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos o informes del supervisor o del interventor que prueben la ejecución del contrato.

b. El contrato 80-19, presenta incumplimiento en el artículo 13 del Decreto 723 de 2013, el cual indica que al contratista le corresponde pagar de manera anticipada, el valor de la cotización al Sistema General de Riesgos Laborales, cuando la afiliación sea por riesgo I, II o III, conforme la clasificación de actividades económicas establecidas en el Decreto 1607 de 2002 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Posible causa identificada por la oficina de control interno:

1. Debilidad en la aplicación de los lineamientos y controles para la supervisión de los contratos de prestación de servicios profesionales definidos en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO, código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019.

2. Desconocimiento de las funciones descritas en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO, código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019.
3. Falta de socialización al interior de los procesos de los lineamientos en la supervisión de contratos de prestación de servicios profesionales.
4. Falta de seguimiento y monitoreo por parte del líder del proceso a los controles definidos para dar cumplimiento al Manual de Supervisión e interventoría en TRANSMILENIO S.A., código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019.

Descripción del riesgo:

1. Incumplimiento a la normatividad legal vigente.
2. Autorización de pago de honorarios a contratistas de prestación de servicios profesionales sin la debida publicación de documentos contractuales en la plataforma SECOP que demuestren el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Descripción del Impacto:

1. Investigaciones disciplinarias por incumplimientos de normas internas de la Entidad, en especial, a las funciones de supervisión de contratos de prestación de servicios profesionales.
2. Investigaciones por parte de entidades de supervisión y control distritales y nacionales.

Recomendaciones:

1. Dar cumplimiento adecuado a la normatividad legal vigente aplicable en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO S.A., código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019 en cuanto a remitir al archivo del expediente contractual los documentos que lo generan para el lapso correspondiente (informes de ejecución y cumplimiento, copia de cuenta de cobro, el informe de actividades y demás soportes para pago), en caso de que exista expediente electrónico, cargar en la plataforma SECOP II dichos documentos.
2. Realizar actividades de monitoreo permanentes, en la plataforma SECOP en sus versiones I y II, de modo que se garantice que los documentos tanto de los contratistas como del supervisor definidos en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO, código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019, se encuentren publicados.

3. Socializar al interior del proceso las funciones de supervisión consignadas en el Manual de Supervisión e Interventoría en TRANSMILENIO, código M-DA-15, versión 3 de septiembre de 2019 específicamente las concernientes a la publicación de documentos en el SECOP.
4. Establecer mecanismos de autocontrol por parte de los supervisores con el fin de que se verifique que la totalidad de documentos se publican en la plataforma transaccional.

PLAN DE MEJORAMIENTO

Es importante precisar que los hallazgos fueron socializados y verificados con los colaboradores asignados, y se encuentra en proceso de formulación los planes de mejoramiento por parte del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP.

RECOMENDACIONES GENERALES

Como resultado de la evaluación se identificaron las siguientes oportunidades de mejora, que se presentan para que sean evaluadas y de ser necesario implementar las acciones correctivas y preventivas para fortalecer el sistema de control interno del proceso.

Recomendación No. 1 – Revisar y actualizar la caracterización del Proceso, a fin que se encuentre alineada tanto al Plan de Acción, como al Acuerdo 07 de 2017 y al nuevo Plan Distrital de Desarrollo, de tal forma que se cuente con la trazabilidad, y definición de objetivos claros que permitan medir su contribución al logro de los objetivos institucionales.

- Se realizó análisis a la caracterización del Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, verificando el ciclo PHVA (Planear – Hacer – Verificar –Actuar), mediante comparación con el Acuerdo 07 de 2017 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional y las funciones de unas dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S. A”* y con el Plan de Acción Institucional de la vigencia 2019, con el fin de determinar que las actividades registradas en ella, estuvieran contribuyendo a los objetivos estratégicos de la Entidad y que fueran concordantes con las definidas en el acuerdo 07 y en el Plan de Acción.

Como resultado de dicho comparativo se identificaron, las siguientes situaciones:

1. Caracterización vs Acuerdo 07 de 2017

Ciclo PHVA	Caracterización (Actividades)	Acuerdo 07 de 2017 (Funciones de las Direcciones Técnicas)	Observación
N.A.	No presenta actividad asociada	DT Buses y DT BRT Entregar a la Subgerencia Económica la información para la administración de pagos de la operación zonal y troncal.	<p>Una vez verificada la caracterización del Proceso de Gestión Económica de Agentes del Sistema, se identificaron como entradas, los kilómetros comerciales a pagar y el reporte de vehículos y de equipos en flota a reconocer, los cuales son insumos que surgen desde el Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP para efectuar la liquidación de los pagos a los concesionarios de los componentes zonal y troncal.</p> <p>Por lo anterior, no se evidencia que dichos insumos estén registrados como salidas en la caracterización de Supervisión y Control del SITP, los cuales son de gran impacto, no solo para el proceso sino para la Entidad.</p>
N.A.	No presenta actividad asociada	DT Buses Reportar a la Dirección de TIC'S las novedades evidenciadas en los equipos a bordo de la flota zonal. DT Seguridad Coordinar el manejo de los sistemas tecnológicos y esquemas de vigilancia disponibles para realizar el monitoreo de la seguridad vial y física en el sistema de transporte público gestionado por TRANSMILENIO S.A., con el propósito de conservar la infraestructura del sistema y procurar la seguridad de los usuarios y actores que participan en su operación.	No se encuentran registradas en la caracterización del proceso.
N.A.	No presenta actividad asociada	DT BRT Reportar a la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones las modificaciones operativas inherentes al servicio de la operación troncal. DT Modos Alternativos y E.C Brindar soporte a la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en el desarrollo e implementación de productos, servicios y paquetes adecuados a las necesidades de los usuarios.	No se encuentran registradas en la caracterización del proceso.
N.A.	No presenta actividad asociada	DT BRT - Revisar y avalar los Planes de Manejo de Tráfico que afectan la operación troncal. - Organizar con la Secretaría Distrital de Movilidad y/o Policía de Tránsito, acciones para la pronta	No se encuentran registradas en la caracterización del proceso.

Ciclo PHVA	Caracterización (Actividades)	Acuerdo 07 de 2017 (Funciones de las Direcciones Técnicas)	Observación
		atención de novedades que afecten la operación troncal.	
N.A.	No presenta actividad asociada	DT Modos Alternativos y E.C - Gestionar las políticas que garanticen el uso eficiente, por parte de los usuarios, de los modos alternativos en cuanto a la intermodalidad, conectividad, seguridad e información. - Promover el uso intensivo y adecuado de los modos alternativos de movilidad para aumentar la demanda de los sistemas de transporte masivo, impulsando la intermodalidad.	No se encuentran registradas en la caracterización del proceso.

2. Caracterización vs Plan de Acción Institucional

Ciclo PHVA	Caracterización (Actividades)	Plan de Acción Institucional (Compromisos)	Observación
H	DT BRT Aplicar acciones de regulación para mitigar factores externos, que afectan la operación y el cumplimiento de las frecuencias de los servicios troncales. DT Modos Alternativos y E.C - Gestionar las actividades para incluir la infraestructura nueva para el mantenimiento, adecuación, mejora o rehabilitación de la infraestructura del Sistema BRT a cargo de la Entidad. - Realizar seguimiento y control a las cláusulas ambientales de los Contratos de Concesión y Normatividad Ambiental Vigente aplicable. Todas las dependencias - Analizar, reportar y actualizar el Mapa de Riesgos, matriz de acciones correctiva preventivas y de mejora, los Indicadores de gestión del proceso y Normograma.	No Aplica	Ninguno de los compromisos estipulados en el Plan de Acción Institucional (PAI) evidencia gestión al respecto.
N.A.	No presenta actividad asociada	DT Seguridad - Fortalecer el componente de Fiscalización e Infraestructura del Plan Estratégico Anti- Evasión. - Consolidar el componente de Cultura ciudadana del Plan Estratégico Anti- Evasión. - Implementar el Sistema de Monitoreo de la Evasión en el marco del Plan Estratégico Anti- Evasión.	No se encuentran registradas en la caracterización del proceso.

Producto de las situaciones presentadas, se evidenció que algunas actividades que forman parte de las funciones de las Direcciones Técnicas y que se encuentran descritas en el Plan de Acción Institucional y/o en el Acuerdo 07 de 2017, no están registradas en la caracterización del proceso

de Supervisión y Control de la Operación del SITP, sin embargo, se consideran relevantes por cuanto contribuyen al Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020, y al cumplimiento de los objetivos institucionales.

Recomendación No. 2 - Priorizar en el cronograma de actividades de los inspectores de infraestructura del Sistema, las estaciones que reportó la Dirección Técnica de Seguridad y que a la fecha no se han intervenido.

- Pese a que se ha realizado un trabajo de intervención a estaciones y portales, aún existen quince (15) puntos que no presentaron novedad de intervención, de acuerdo con el resultado de verificación de los trabajos realizados en la “*Factura # 15 del 6 de abril de 2020, del proceso TMSA-LP-11-2018 (mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura del componente BRT)*”, con el fin de minimizar posibles situaciones que puedan afectar la seguridad del personal y/o usuarios del Sistema. Lo anterior, de acuerdo con lo descrito en el numeral I. Infraestructura al Componente Troncal BRT del presente documento.

Recomendación No. 3 - Evaluar en conjunto con la Dirección de TIC, la automatización del registro y seguimiento que realiza la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C., al mantenimiento de la infraestructura de cada estación y portal del Sistema Transmilenio, a fin de contar con una herramienta que facilite la gestión y permita tener controles automáticos que coadyuven con las actividades y responsabilidades de la Dependencia.

- Se evidenció que el seguimiento al mantenimiento de la infraestructura en portales y estaciones, se realiza de forma manual y con herramientas de ofimática, lo anterior, de acuerdo con lo manifestado por el Profesional Especializado de Infraestructura grado 6 de la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C. La recomendación va encaminada a que la entidad, cuente con alternativas automáticas para facilitar y mejorar de manera óptima, el análisis de datos para el seguimiento al mantenimiento de la infraestructura del componente troncal del sistema de la Entidad.

Recomendación No. 4 – Realizar adecuado y oportuno seguimiento a las recomendaciones efectuadas por la interventoría y a las acciones de mejoramiento, sobre las cuales la Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C. realiza seguimiento mediante un archivo en Excel denominado matriz de seguimiento, a fin de tomar acciones que eliminen de raíz las situaciones evidenciadas por la interventoría.

- Existen 38 de 88 (43%) hallazgos abiertos de la muestra tomada, sin evidencia de seguimiento por parte de Dirección Técnica de Modos Alternativos y E.C., de acuerdo con lo registrado en la matriz de seguimiento enviada a la Oficina de Control Interno.
- Se evidenció debilidad en el diligenciamiento (espacios en blanco sin diligenciar tales como observaciones de seguimientos, fechas y evidencias de seguimiento ó cierre), en las matrices de hallazgos de los concesionarios, las cuales contienen temas ambientales de gran importancia tales son “*Gestión Integral de Residuos*”, “*Calidad de vertimientos y lodos*” esta última puede impactar el tema de COVID 19, dada la labor de lavado y desinfección de la flota.

Recomendación No. 5 – Solicitar revisión efectiva general y/o ajuste de ser el caso, por parte de la Dirección Corporativa, sobre el Ingreso Base de Cotización (IBC) en el pago a los aportes por concepto de ARL efectuados por la entidad relacionados con los contratistas PSP clasificados en Riesgos IV y V de las Direcciones Técnicas de BRT, Buses, Modos Alternativos y Seguridad a fin de dar cumplimiento a lo definido por la normatividad vigente.

- Una vez realizado el análisis de aportes al Sistema de Seguridad Social, se evidenció que la Dirección Corporativa está realizando aportes por concepto de ARL para los Riesgos IV por un valor superior al Ingreso Base de Cotización (IBC) equivalente a \$134.096 para los periodos cotizados comprendidos entre septiembre a diciembre de 2019, de los contratos 623-19 y 194-19 (La liquidación se efectuó incluyendo el IVA), lo que contraviene con lo establecido en el artículo 244 “*Ingreso Base de Cotización (IBC) de los Independientes*” de la Ley 1955 de 2019 (vigente), el cual indica:

“Los trabajadores independientes con ingresos netos iguales o superiores a 1 salario mínimo legal mensual vigente que celebren contratos de prestación de servicios personales, cotizarán mes vencido al Sistema de Seguridad Social Integral, sobre una base mínima del 40% del valor mensual del contrato, sin incluir el valor del Impuesto al Valor Agregado (IVA)”.

La situación anteriormente presentada se evidenció como hallazgo en otros procesos auditados por la Oficina de Control Interno y por tal razón la Dirección Corporativa está trabajando en la actualización del Formato.

Recomendación No. 6 – Fortalecer los controles de verificación de la información de los documentos al momento de vincular vehículos al Sistema Troncal. Asimismo, diligenciar correctamente el formato de inspección técnica, con los datos del vehículo, a fin de evitar inconsistencias entre lo reportado en el RUNT versus lo reportado por los Concesionarios.

Una vez verificada la información en el RUNT contra la suministrada por los Concesionarios, para realizar la Vinculación de Vehículos del Componente Troncal, se evidenciaron situaciones que si bien fueron normalizadas posteriormente por la Dirección Técnica de BRT, son importantes resaltarlas a continuación:

- 8 de 16 vinculaciones de vehículos equivalente al 50% de la muestra seleccionada para evaluar, presentaron diferencia en la información registrada en el RUNT versus la Licencia de Tránsito suministrada por los Concesionarios al momento de la vinculación.
- 5 de 16 vehículos vinculados equivalentes al 31% de la muestra seleccionada para evaluar, presentaron diferencia en la información registrada en el RUNT versus la Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual suministradas por los Concesionarios al momento de la vinculación.
- En 1 de 16 vehículos vinculados, equivalente al 6%, se evidenció que el formato de inspección técnica (FVL324) tiene una placa registrada que difiere de la del vehículo (FVL119) evaluado.

Recomendación No. 7 – Monitorear que en la liquidación de los contratos 634-18 suscrito Consorcio C&M-2018 y Cto 574-19 con Unión Temporal GOS 2019, asociados a la Operación, se tengan en cuenta hitos, tales como seguimiento de la reversión de los bienes de activos entregados a la Entidad, empalmes, actas y cierre financiero.

- Se evidenció que los Contratos 634-18 suscrito Consorcio C&M-2018 y Cto 574-19 con Unión Temporal GOS 2019, finalizaron el 24 de mayo de 2020 y 30 de abril de 2020, respectivamente y se encuentran en periodo de liquidación.

Recomendación No. 8 – Evaluar la incorporación del riesgo *“pérdida de integridad de la información debido al registro erróneo de los datos de vehículos y/o conductores del componente troncal”* en la matriz de riesgo del proceso.

- Lo anterior, en razón a que el riesgo fue identificado en la evaluación realizada por la Oficina de Control Interno y se evidenció su materialización tal como se presentó en el literal C. Vinculación y Desvinculación de Vehículos del Componente Troncal, incluido en el Título Descripción del Trabajo Realizado del presente documento.

SOLICITUD PLAN DE MEJORAMIENTO

De acuerdo con lo establecido en el procedimiento P-CI-010-3 de septiembre de 2019 Formulación y Seguimiento a planes de Mejoramiento Interno, Numeral 3 (Responsables), las áreas responsables deberán suscribir dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la recepción del informe, el respectivo plan de mejoramiento con acciones preventivas y correctivas que eliminen las causas de los hallazgos.

Para lo anterior, si las Direcciones Técnicas de BRT, Buses, Modos Alternativos y E.C., y Seguridad lo consideran, la Oficina de Control Interno dentro de su rol de asesoría y acompañamiento, puede asesorar 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, por lo tanto, es responsabilidad del área auditada, efectuar una revisión de carácter general sobre los aspectos evaluados.

Bogotá D.C., 2 de julio de 2020

LUIS ANTONIO RODRÍGUEZ OROZCO

Jefe Oficina de Control Interno

Elaboró: José Luis Soto Dueñas, Lina María Amaya y Germán Ortiz Martín – Contratistas de la Oficina de Control Interno

Revisó: Luz Marina Díaz Ramírez, Contratista de la Oficina de control Interno