



INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE
BOGOTÁ

Nº INFORME: OCI-2022-049

PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD: Planeación del SITP.

EQUIPO AUDITOR: José Luis Soto Dueñas, Contratista – Líder de Auditoría
Katherine Prada Mejía, Profesional Universitario Grado 4
Herlay Hurtado Ortiz, Profesional Universitario Grado 4
Mabel Cristina Melo, Contratista

LÍDERES DEL PROCESO: Subgerencia Técnica y de Servicios y Subgerencia Económica.

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

FECHA REUNIÓN DE APERTURA: 2 de junio de 2022.

FECHA REUNIÓN DE CIERRE: 3 de agosto de 2022.

OBJETIVOS

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

ALCANCE

La auditoría se realizó con base en las actividades relevantes de la caracterización del proceso Planeación del SITP, las funciones de las áreas líderes de este, las funciones de los profesionales y obligaciones de los contratistas que conforman las subgerencias Técnica y de Servicios y Económica, para el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2021 y el 31 de mayo de 2022, y Informe OCI-2022-049 Auditoría de Aseguramiento al proceso de Planeación del SITP.

de acuerdo a la priorización realizada por la Oficina de Control Interno se eligieron las actividades a auditar, la planificación del transporte del sistema, planificación de infraestructura, planeación tarifaria e implementación de infraestructura, las cuales se presentaron a las áreas del proceso.

LIMITACIONES AL ALCANCE

No se realizó verificación del diseño de controles asociados a los riesgos de gestión identificados en el proceso, dado que se encuentra en actualización e implementación de la nueva metodología consolidada en el Manual para la Gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S. A., con código M-OP-002 en su versión 5 de diciembre de 2021», de acuerdo con lo establecido por el Departamento Administrativo de la Función Pública - DAFP.

DECLARACIÓN

Esta auditoría fue realizada con base en el análisis de diferentes muestras aleatorias seleccionadas y, la adopción de diferentes criterios establecidos por los auditores a cargo de la realización del trabajo. Una consecuencia de lo anterior 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. Acuerdo 007 del 2017 «Por el cual se modifica la estructura organizacional y las funciones de unas dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S. A.».
2. Plan de Acción de TRANSMILENIO S. A.
3. Plan de Desarrollo Vigente
4. Convenio interadministrativo No. 020 de 2001, celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S. A.
5. Caracterización del proceso, manuales, procedimientos, protocolos, indicadores, mapas de riesgos y demás documentos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG de TRANSMILENIO S. A. vigente.

6. La demás normativa interna y o externa asociada al proceso auditado.

ABREVIATURAS

BRT: Bus Rapid Transit.

DAFP: Departamento Administrativo de la Función Pública.

DTMA: Dirección Técnica de Modos Alternativos y Equipamiento Complementario.

DTIC: Dirección de TIC.

ESC.: Escenario

FET: Fondo de Estabilización Tarifaria.

FFE: Financiación Fuente Externa.

KET: Kilómetros Eficientes del componente Troncal.

KEZ: Kilómetros Eficientes del componente Zonal.

OCI: Oficina de Control Interno.

PLMB: Primera Línea del Metro de Bogotá.

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público.

STS: Subgerencia Técnica y de Servicios.

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

RIESGOS CUBIERTOS

El trabajo auditor se realizó basado en los riesgos y la verificación de gestión de estos. Por lo anterior, se presenta algunos riesgos identificados por la Oficina de Control Interno y otros mapeados en las diferentes matrices de riesgos que tiene el proceso auditado.

Riesgos identificados por la Oficina de Control Interno

1. Errores en los parámetros técnicos operacionales de proyectos de infraestructura por no contar con el visto bueno del líder del área involucrada.
2. Detección tardía de mejoras en la infraestructura.
3. Desactualización de la normativa interna de la Entidad.

Riesgos identificados por el proceso

1. Definir de manera inadecuada los requisitos de demanda y oferta de transporte.
2. El dimensionamiento y tipo de proyecto de infraestructura planificado no guarda las proporciones idóneas para la operación.

FORTALEZAS

- Se contó con la disposición de las áreas pertenecientes al proceso, personal de planta y contratistas para atender al equipo auditor en operaciones específicas que contribuyeron a dar claridad en las pruebas efectuadas por la Oficina de Control Interno.
- Se evidenció que las actividades de actualización de tarifas para la remuneración de los diferentes agentes del Sistema de TransMilenio, se realizaron bajo los lineamientos y controles establecidos en el procedimiento P-SE-003 en su versión dos de 2019 denominado: «Procedimiento para la actualización de tarifas para los agentes del sistema».

De igual forma, se logró constatar la incorporación de los modelos matemáticos de actualización de tarifas para las diferentes fases y concesiones del sistema vigente, para lo cual no presentaron desviaciones después de realizadas las pruebas de verificación y retro cálculo por parte del equipo auditor.

- Se evidenció que el estudio técnico realizado por el proceso de Planeación del SITP para la estimación de recursos requeridos en el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET, se realiza incorporando variables macroeconómicas ajustadas a las realidades del país, incorporando los modelos financieros para la remuneración de los diferentes agentes del sistema TransMilenio, y

realizando calibraciones periódicas a los modelos de transporte que permiten la estimación de oferta y demanda de forma mensualizada, arrojando valores de proyección del FET con incertidumbres menores y de forma oportuna para la toma de decisiones.

- La actividad de consolidación de la información estadística ha presentado avances importantes en la incorporación de tecnologías de disponibilidad de datos, procesamiento y visualización. Es así como varios reportes, tales como la demanda del sistema de TransMilenio, ahora se visualiza en tableros dinámicos enmarcados en metodologías de inteligencia de negocios, dicha información se encuentra disponible en el micrositio de la Subgerencia Técnica y de Servicios para consultas internas, optimizando tiempos y mejorando la toma de decisiones.

ESTADO PLAN DE MEJORAMIENTO

El proceso registra, con corte a 30 de junio de 2022, cuatro acciones vigentes en el plan de mejoramiento interno derivado de las auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno en la vigencia 2019 y 2021 con números de informe OCI-2019-063 y OCI-2021-044 respectivamente.

Respecto al plan de mejoramiento de la Contraloría de Bogotá, se evidenciaron 10 acciones de las cuales seis se remitieron con sus soportes a la Contraloría para su respectiva evaluación y cuatro continúan abiertas por tener fecha de vencimiento a diciembre de 2022.

RESUMEN EJECUTIVO DE LA AUDITORÍA

A continuación, se relaciona un resumen de los hallazgos producto de la auditoría realizada, con estimación de la probabilidad, impacto y nivel de severidad de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual para la Gestión de Riegos en TRANSMILENIO S. A.:

HALLAZGOS

Hallazgo	Nivel de Severidad	Probabilidad	Impacto
1 Incumplimiento al artículo 115 de la Ley 489 de 1998, toda vez que el Comité de Kilómetros Eficientes tanto de Troncal como Zonal no se encuentra debidamente formalizado mediante acto administrativo.	Alto	Alta	Moderada

Hallazgo	Nivel de Severidad	Probabilidad	Impacto
2 Ausencia de la descripción de responsabilidades y actividades de las dependencias en el diseño de parámetros técnicos operacionales de proyectos de infraestructura.	Alto	Baja	Mayor
3 Documentos desactualizados del proceso Planeación del SITP.	Bajo	Muy Baja	Leve

DESARROLLO DE AUDITORÍA

Durante la auditoría que se llevó a cabo al proceso de Planeación del SITP, se desarrollaron los siguientes pasos:

- **Entendimiento del proceso:** Se realizaron consultas basadas en la documentación existente del proceso (manuales, guías, procedimientos, instructivos, mapas de riesgos, etc.), así como la búsqueda de distintos controles que apliquen las áreas para la gestión de sus riesgos.
- **Revisión de la normativa vigente aplicable:** Se verificó la normativa vigente aplicable para constatar su cumplimiento.
- **Identificación de riesgos y controles:** Teniendo en cuenta que la metodología aplicada en TRANSMILENIO S. A., fue actualizada en diciembre de 2021 y que a la fecha se está realizando también la de las matrices de los riesgos de gestión, no se efectuó una verificación de los riesgos y el diseño de los controles descritos en esta. Sin embargo, a través del ejercicio de auditoría se validaron actividades y controles operativos que se ejecutan en el proceso, así como también algunos de los registrados en los diferentes documentos del MIPG.
- **Elaboración y ejecución del plan de trabajo:** Se llevó a cabo con base en el entendimiento adquirido del proceso, el cual, durante su desarrollo permitió determinar la existencia, funcionalidad y aplicación de controles.
- **Identificación de hallazgos, recomendaciones y observaciones:** Como resultado de la comparación entre el criterio (la norma o procedimiento aplicable) y la condición (es decir el estado actual), durante el ejercicio auditor se encontraron diferencias entre ambos, lo cual se convirtió en insumo para la elaboración del informe.

Breve descripción de las pruebas de auditoría realizadas

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

1. Verificación de las actividades de actualización de tarifas a los agentes del sistema.

En la ejecución de esta prueba se verificaron 9 de los 11 modelos financieros para el cálculo de la actualización de tarifas de los agentes del sistema de TransMilenio. Se revisaron los documentos oficiales vigentes para junio de 2021 y que fueron adoptados en la muestra de auditoría, se tuvo en cuentas, tanto la operación como la provisión y, para ello, se tomó un contrato para cada una las de fases implementadas (fases I-II, III, IV y V en sus etapas 1 y 2), y se revisaron los controles que el proceso tiene desplegados como se relaciona a continuación:

- Se verificó que, la Subgerencia Económica aplique las ecuaciones de los modelos financieros de actualización de tarifas para las fases I-II, III, IV, V, (etapas 1 y 2) de acuerdo con los contratos de concesión.
- Se revisaron los indicadores macroeconómicos (IPC, IPP y SMLV) incluidos en las ecuaciones de los modelos que actualizan las tarifas de remuneración de los agentes del SITP, corroborando que los valores tomados para el periodo correspondiente (mes o año) en el cual se estaba liquidando la tarifa, fueran los publicados oficialmente por las diferentes entidades a cargo de su difusión y divulgación. De la misma forma, se procedió a realizar retro cálculo de las variaciones de dichos indicadores constatando que estas variaciones fueran incorporadas en las ecuaciones de actualización de tarifas.
- Se verificó que, se incluyeran en la actualización de tarifas todos y cada uno de los conceptos contractuales a remunerar para los concesionarios, como tarifa kilómetros, tarifa buses, tarifa pasajero, tarifa inversión de vehículo disponible, tarifa servicio patio zonal, tarifa por administración por vehículo zonal entre otros conceptos.
- Se verificó que, la actualización de tarifas, consignadas en los memorandos y oficios formales coincidieran con los resultados obtenidos al aplicar cada uno de los modelos en la herramienta de cálculo (Excel).

- Se revisó que, la actualización de tarifas, en caso de presentar ajustes posteriores, dieran alcance al memorando primigenio y que este ajuste fuese soportado técnicamente.

A continuación, se relacionan los concesionarios que se tomaron como muestra para la ejecución de los ítems que se evaluaron.

Tabla 1. Relación de concesionarios evaluadas

FASE	CONCESIONARIO
Fase I y II	CONEXIÓN MÓVIL SAS
Fase III Troncal	OTROSÍ 2019 ESTRUCTURAL GMÓVIL CTO 004-2010
Fase III Zonal	OTROSÍ 2019 ESTRUCTURAL GMÓVIL CTO 004-2010
Fase IV Provisión	TRANSINNOVA USME S. A.S.
Fase IV Operación	TRANSINNOVA USME S. A.S.
Fase V Etapa I Provisión	CELSI MOVE SAS
Fase V Etapa I Operación	GRAN AMÉRICAS 1FONTIBON 1 SAS
Fase V Etapa II Provisión	GMASIVO 10
Fase V Etapa II Operación	GMASIVO 10

Fuente: Muestra de las fases de TransMilenio y concesiones para verificación de las actualizaciones de las diferentes tarifas para remuneración.

Una vez culminada la prueba de verificación de la actualización de tarifas, la actividad no presentó desviaciones respondiendo a lo establecido en los lineamientos y controles consignados en el procedimiento para la actualización de tarifas de los agentes del sistema P-SE-003. Por lo anterior, se registró una fortaleza. Para más detalle consultar el papel de trabajo de la actividad realizada.

2. Identificación y evaluación de la efectividad de los controles para la proyección del FET

Esta prueba validó las acciones y controles que el proceso tiene adoptado, mediante el procedimiento P-SE-021, para la planeación de tarifa y, específicamente, para la proyección de los recursos FET. Se analizó el estudio técnico de transporte en el cual se proyecta variables de oferta y demanda para un horizonte de mediano plazo, a 10 años, que funge como insumo principal del modelo de proyección del FET.

Se validó la incorporación de proyectos de transporte en etapa de estructuración y ejecución, los modelos de remuneración a los agentes del sistema TransMilenio se incluyeran en las proyecciones de necesidades de recursos y, que los supuestos de proyección adoptados se hayan cumplido, en caso contrario, que se realizaran nuevas proyecciones del FET para, ajustar los supuestos dirigidos a disminuir el margen de incertidumbre de la proyección de recursos.

También se revisó que los valores de necesidad de recursos registrados en el estudio del FET fueran fiel copia de los valores obtenidos en la herramienta de cálculo de proyección. De igual forma, que las variables macroeconómicas se hayan incluido como entradas del modelo.

A continuación, se presenta los tres escenarios de proyección de recursos del FET que el proceso referenció:

- Escenario 1: Considera un aumento tarifario en el 2022 para todos los usuarios del SITP.
- Escenario 2: No hay aumento tarifario en el 2022 para las poblaciones vulnerables actuales del SITP.
- Escenario 3: No hay aumento tarifario en el año 2022 para ningún usuario del SITP.

Tabla 2. Comparativo de los escenarios de proyección de FET

Componentes /escenarios	2022-2032 (esc. 1)	2022 (esc. 1)	2022-2032 (esc. 2)	2022 (esc. 2)	2022-2032 (esc. 3)	2022 (esc. 3)
Ingresos	\$47.315.209	\$1.948.099	\$47.108.911	\$1.939.199	\$45.634.442	\$1.874.863
Costos Operación	\$70.220.122	\$4.441.483	\$70.216.751	\$4.441.347	\$70.181.756	\$4.440.286
FET sin FFE	-\$22.904.914	-\$2.493.384	-\$23.107.840	-\$2.501.568	-\$24.647.313	-\$2.565.423
FFE	\$603.838	\$39.000	\$603.838	\$39.000	\$581.456	\$37.500
FET más FFE	-\$22.508.752	-\$2.532.384	-\$23.711.678	-\$2.540.568	\$25.128.770	\$2.602.923

Fuente: Estudio técnico proyección del FET suministrada por la Subgerencia Económica mediante correo electrónico de 1 de julio de 2022

Una vez ejecutada la prueba de auditoría a las actividades de proyección de recursos del FET, se encontró que el estudio técnico se realizó a un horizonte de 10 años, el cual se ejecuta de acuerdo con la metodología y controles establecidos en el documento P-SE-021 «Procedimiento para la planeación tarifaria del sistema integrado de transporte público de Bogotá». Que, los insumos de demanda y oferta suministrados por el área de planeación del transporte de la Subgerencia

Técnica y de Servicios son congruentes con los contenidos en la herramienta de cálculo de Excel que se utiliza para la proyección de los recursos.

Se evidenció igualmente, que los modelos de remuneración a los agentes del sistema fueron incorporados como se estipula en los contratos de concesión, excepto los factores de calidad o metodologías de ajuste a la remuneración por la calidad de los servicios prestados.

También se validó los indicadores macroeconómicos publicados por las entidades oficiales, y se evidenció que para los tres escenarios de proyección del FET se adoptó un crecimiento del 4%, para considerar el crecimiento esperado de tarifas y de remuneración, es decir, que en la misma proporción en que crece los gastos de operación, crecería las tarifas usuario. El escenario que exigiría menos recursos es el uno y el que exigiría más es el escenario tres.

De acuerdo con lo anterior, no se evidenció desviaciones en la metodología de proyección del FET consignada en el procedimiento P-SE-021, y se constató que el ejercicio de proyección de FET se realiza dos veces al año, de igual forma, se evidenció que para los tres primeros años de proyección de cada escenario las cifras se presenta en periodos mensualizados, por lo cual se procedió a registrar una fortaleza en el presente informe, ya que esto permite disminuir incertidumbre de proyección y aporta de manera favorable para la toma de decisiones más oportunas.

3. Identificación y evaluación de la efectividad de los controles para la construcción del estudio de tarifa al usuario.

Para la aplicación de la presente prueba, el equipo auditor verificó los controles y la metodología aplicada con base en el documento P-SE-021 Procedimiento planeación tarifaria, para la realización del estudio técnico de la proyección y recomendación del incremento de tarifa usuario, para la vigencia fiscal 2022. Se revisó específicamente que los valores de demanda, flota y kilómetros recorridos, estimados por cada una de las concesiones del Sistema TransMilenio, fueran ingresados en los modelos de proyección y que coincidieran con los insumos de los estudios de transporte que provee la Subgerencia Técnica y de Servicios.

Una vez se incluyeron los insumos para calcular las necesidades de recurso para la vigencia 2022, se realizó un análisis de sensibilidades variando el valor de tarifa usuario; es así que, una vez

realizadas las iteraciones, el estudio recomendó incrementar la tarifa usuario en al menos \$100, dando claridad que el escenario que supone un incremento de este valor es aquel que representa menor necesidad de recursos para el FET, por lo cual, cualquier otro escenario de ajuste por debajo de \$100 no contribuiría al logro de las proyecciones de recursos para el FET.

Así las cosas, el estudio estimó un incremento a la tarifa de \$100 pesos para el año 2022 y una necesidad de recursos al FET de 2.5 billones de pesos, valores que fueron obtenidos de la aplicación de la metodología descrita en el procedimiento P-SE-021 de planeación tarifaria, sin encontrar desviaciones en los puntos de control validados.

4. Evaluación de la metodología para la optimización del SITP en su componente troncal y zonal.

Para el desarrollo de estas pruebas, se solicitó a la Subgerencia Técnica y de Servicios la remisión de la relación de ajustes o cambios operacionales implementados entre el primero de junio de 2021 y el 31 de mayo de 2022, las actas de las mesas técnicas y las actas del comité de kilómetros eficientes del componente troncal (KET) y zonal (KEZ) con las respectivas presentaciones, alternativas y soportes.

De la información recibida el 9, 10 y 29 de junio de 2022, se seleccionó una muestra con el fin de verificar el ciclo de actividades que realiza la Subgerencia Técnica y de Servicios, para el análisis de posibles cambios operacionales de optimización de nuevos servicios, adición, redistribución, ampliación de horario, cambios de trazado y cambios de tipología de flota.

De la prueba realizada se evidenció que tanto a las mesas técnicas como al comité de KET y KEZ se lleva una única propuesta, y las alternativas contempladas corresponden a los ajustes solicitados en estas instancias, por lo que se genera la recomendación 1.

Igualmente, se evidenció que para las rutas con denominación GL41, EF32, FJ23, M83, K16 y MG47 no se identificaron, de forma individual y clara, los ajustes realizados, debido a que en las actas se registran los cambios operacionales agrupados por estación y no por ruta, por lo que se genera la recomendación 2.

Por último, se observaron las siguientes situaciones frente al documento T-ST-001 «Protocolo kilómetros eficientes – troncal»:

1. El documento menciona como instancias decisorias para la implementación de los ajustes o cambios operacionales las mesas técnicas y el comité de kilómetros eficientes del componente troncal, las cuales no se encuentran debidamente reglamentadas y adoptadas en la entidad, por lo cual se genera el Hallazgo No 1.
2. Adicional a lo evidenciado en el ítem anterior, el documento debe ser actualizado, debido a que no contempla las nuevas fases del sistema, puesto que el inició de operación se ha presentado entre 2019 y 2021; esta situación se incluyó en el Hallazgo No 3.

En cuanto al documento T-SE-002 «Protocolo kilómetros eficientes – zonal», presenta dos instancias decisorias correspondientes al «comité de decisión» y al «comité de kilómetros eficientes del componente», las cuales, según lo informado en reunión del 26 de julio de 2022, corresponden al mismo comité, que junto a las mesas técnicas no se encuentran debidamente reglamentadas y adoptadas en la entidad, situación que se incluyó en el Hallazgo No 1.

5. Evaluación de la metodología para la realización de estudios de transporte de mediano y largo plazo.

Se llevaron a cabo reuniones de entendimiento sobre el «Formato Técnico Financiero versión 78», debido a que este documento es utilizado como insumo principal en los diferentes estudios de transporte de mediano y largo plazo, tales como reingeniería, implementación de nuevas troncales, integración de modos de transportes, proyecciones del FET, estudios de tarifa usuario, entre otros. Estos dos últimos se tomaron como parte de la muestra, con el fin de validar que la información registrada en esta fuese coherente entre sí.

De lo anterior, se observó que las variables «Demanda estimada al año por componente», «Flota estimada» y «Kilómetros al año por tipología», suministradas por la Subgerencia Técnica y de Servicios en el «Formato Técnico Financiero», mediante correo electrónico del 19 de julio de 2022, son concordantes con la registradas en los estudios de necesidades de recursos externos para el SITP, con impacto en el marco fiscal de mediano plazo del 19 de noviembre de 2021, y el técnico

y financiero de soporte a la actualización tarifaria del 28 de diciembre de 2021, remitidos a la Secretaría Distrital de Movilidad.

En las proyecciones del FET y estudios de tarifa usuario se modelan diferentes escenarios adoptando los siguientes supuestos o consideraciones para la modelación del 2020 al 2036:

Tabla 3. Relación de supuestos de proyección o consideraciones

Corte temporal	Consideraciones
2020	<ul style="list-style-type: none"> Recuperación y puesta en operación de flota vinculada en estado inoperativo de los concesionarios zonales de Fase III de las rutas que operan actualmente. Incorporación de flota nueva para cumplimiento del Nuevo Diseño Operacional y renovación de flota para concesionarios zonales de Fase III. Entrada de flota nueva en Troncal (cálculo de kilómetros incluye vacíos para esta flota). Salida de flota antigua en troncal. Patios transitorios y definitivos. Mejoras en estaciones actuales.
2022	<ul style="list-style-type: none"> Incorporación de flota requerida para el mejoramiento de niveles de servicio propuesto por Reingeniería de las rutas que operan actualmente. (100%). Vinculación de flota nueva para ampliación de cobertura zonal de Fase III. (100%). Implementación de Unidades Funcionales de Operación para las rutas que hacían parte de las zonas SITP de Suba Centro, Perdomo y Fontibón. Extensión Caracas Sur (Molinos – Portal Usme). 100% de las rutas del SITP Provisional desmontadas. 100% de las rutas del SITP implementadas.
2024	<p>Oferta escenario 2022 más</p> <ul style="list-style-type: none"> Troncal Av. Ciudad de Cali (tramo CONPES de Av. Terreros a Portal Américas). Extensión Caracas Sur (Molinos – Yomasa). Operación Soacha fase II y III (Cuenca Sur).
2026	<p>Oferta escenario 2024 con ajuste de rutas zonales por entrada de operación de corredores de transporte masivo, más.</p> <ul style="list-style-type: none"> Troncal Avenida 68 Corredor Verde Carrera 7. Regiotram de Occidente (Estación Central - Facatativá) Extensión Troncal Autonorte (CI 193 – CI245). CIM Norte (CI 235).
2028	<p>Oferta escenario 2026 más</p> <ul style="list-style-type: none"> Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB, (Portal Américas – Calle 76). Troncal Calle 13 Extensión Calle 26
2030	<p>Oferta escenario 2028 más</p> <ul style="list-style-type: none"> Regiotram del Norte Troncal Avenida Ciudad de Cali (Av. Terreros – CI80). CIM 80 (Puente de Guadua).

Corte temporal	Consideraciones
2036	Oferta escenario 2030 más <ul style="list-style-type: none">• Extensión Primera Línea de Metro (Calle 100)• Segunda Línea de Metro (Suba)• Extensión Troncal Calle 80 (Portal 80 – Puente de Guadua).

Fuente: Formato Técnico Financiero versión 78, suministrado por la Subgerencia Técnica y de Servicios mediante correo electrónico del 19 de julio de 2022.

Conforme a los anteriores supuestos, en los años en los que se espera su implementación se observan los incrementos correspondientes a las variables analizadas.

Adicionalmente, la Subgerencia Técnica y de Servicios utiliza la herramienta de modelado de transporte EMME, en la cual estima escenarios de oferta y demanda del sistema TransMilenio con los supuestos expuestos anteriormente. Se resalta que estos modelos de asignación de transporte público son calibrados permanentemente; de igual forma, a solicitud de la alta gerencia, las proyecciones de oferta y demanda para estudio del marco fiscal de mediano plazo se realiza de forma mensualizada para los tres primeros años de la proyección, situación que queda registrada en este informe como una fortaleza, ya que permite la disponibilidad de información más detallada y la toma de decisiones oportunas.

6. Verificación y evaluación de las actividades de compilación de la información estadística del sistema TransMilenio.

Esta prueba fue desarrollada en dos fases, a saber: la primera fase, para verificar la gestión que realiza la Subgerencia Técnica y de Servicios con la información estadística de validaciones en TRANSMILENIO S. A., la cual se hace para obtener la información ágil y detallada de las validaciones y abordajes del sistema. En esta se encontró que, efectivamente, el proceso ha avanzado en la consecución y manejo de la información, teniendo los datos rápidamente y a disposición de las áreas que lo requieren; para ello, el área ha creado tableros de inteligencia de negocios como reportes de información técnica, administrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios. Por esta razón, el equipo auditor asignó una fortaleza referenciada en la parte inicial de este informe.

En ese sentido, teniendo en cuenta los avances que ha tenido el proceso en la consecución y disposición de la información, el documento utilizado como guía P-ST-011 «Procedimiento de consolidación y producción estadística de información sobre validaciones y abordajes del sistema» versión 1 de noviembre de 2018, se encuentra desactualizado, situación que quedó reflejada en el Hallazgo No 3 de este informe.

La segunda fase consistió en comprobar la oportunidad del reporte de indicadores de seguimiento a la gestión por parte de la Subgerencia Técnica y de Servicios a las autoridades gubernamentales, tales como el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, el Banco de la República y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, evidenciando que se cumple con el procedimiento. Sin embargo, el medio por el cual se está reportando la información no corresponde al registrado en el documento P-ST-012 «Procedimiento cargue de indicadores» plataforma entes gubernamentales versión 0, de agosto de 2021, situación que quedó reflejada en la recomendación número 4 del informe.

7. Evaluación de las actividades de definición de parámetros de diseños operacionales de proyectos de infraestructura del SITP.

Para el desarrollo de esta prueba, se solicitó la base de los proyectos de infraestructura en los que la Subgerencia Técnica y de Servicios hubiere definido los parámetros técnicos operacionales y de infraestructura en el periodo auditado, y se seleccionó el proyecto «Extensión Corredor Calle 26 (Portal Dorado a Aeropuerto)», para validar la aplicabilidad de lo descrito en el procedimiento P-ST-005 «Parámetros para el Diseño de la Infraestructura» versión 2. Se realizaron entrevistas virtuales y presenciales, se solicitó el documento de parámetros técnicos operacionales del proyecto y se verificó el contenido mínimo del documento de parámetros de diseño, calzadas exclusivas, portales, estaciones troncales sencillas, intermedias, patios, retornos, conexiones operacionales, etc.

Igualmente, se identificó que existen actividades tales como «El número de rutas alimentadoras y barrios a servir», que el procedimiento las describe como responsabilidad de la Subgerencia Técnica en el procedimiento P-ST-005, que ya no las realiza el proceso y que ahora las realiza la Secretaría de Movilidad.

En la ejecución de la prueba realizada, en el documento «Insumo parámetros Operacionales 26_SDM_2022», aportado por el proceso, se evidenció que el auditado hace la siguiente aclaración: «Desde el presente gobierno la Secretaría de Movilidad asignó este rol, por tanto, todos los parámetros deben tener este insumo por parte de dicha Secretaría».

Teniendo en cuenta lo antes descrito, el Equipo Auditor incluyó el procedimiento P-ST-005 «Parámetros para el Diseño de la Infraestructura» versión 2 dentro del Hallazgo No 3, por desactualización de la documentación por la cual se rige el proceso.

8. Evaluación de las actividades de seguimiento a proyectos de infraestructura del SITP.

Para la ejecución de esta prueba, se seleccionó de una muestra aleatoria el proyecto de la Troncal Avenida 68 y se validó el seguimiento que realiza la Subgerencia Técnica y de Servicios a través del procedimiento P-ST-006 «Seguimiento a proyectos de infraestructura» versión 2. Para ello, se solicitó al proceso el cronograma del proyecto seleccionado, el cual fue suministrado, y se identificó que cuenta con la etapa de inicio, terminación, duración (calculada en número de días), los porcentajes de avance programado y ejecutado, así como las observaciones registradas.

Igualmente, se solicitaron las actas de abril y mayo de 2022, correspondientes al Convenio 20, suscrito entre el IDU y TRANSMILENIO S. A., donde se verificó la participación de la Subgerencia Técnica y de Servicios en el Comité de dicho convenio. Para las actas 92 a 95 generadas en abril y las actas 96 a 99 correspondientes a mayo de 2022, se verificó que, efectivamente, se llevan a cabo los viernes y se tratan temas de posibles incumplimientos, seguimiento a cronograma, gestión predial, gestión financiera y solicitud de recursos entre otros.

De otra parte, fueron suministradas las actas de comité de seguimiento de obra de abril y mayo de 2022, para cada uno de los nueve grupos o tramos de construcción de la Troncal Avenida Carrera 68, identificando la asistencia de los delegados por parte de TRANSMILENIO S. A. En la muestra seleccionada no fue posible validar la entrega de la obra, ya que al corte del presente ejercicio auditor se encuentra en construcción.

En el seguimiento descrito en el procedimiento P-ST-006 «Seguimiento a Proyectos de Infraestructura» versión 2, se identificó que existen áreas a las que se le relaciona responsabilidad

en el seguimiento o recibo de la obra, sin embargo, en la parte inicial de diseño de parámetros técnicos de infraestructura procedimiento P-ST-005 versión 2, no le fueron asignadas responsabilidades, situación que fue registrada en el Hallazgo No 2 del presente informe.

9. Evaluación de las actividades de creación y publicación de la información geográfica del sistema TransMilenio.

Con el propósito de evaluar las actividades asociadas al documento P-ST-013 «Procedimiento para la gestión y actualización de la información geográfica», en la página WEB de datos abiertos del Sistema TransMilenio se consultó la información publicada para el componente troncal, el cual presenta las siguientes capas:

1. Trazados Troncales: Las líneas representadas por la capa de información corresponden a los diferentes trazados definidos para el componente troncal del SITP.
2. Patios Troncales: Los polígonos representados por la capa de información corresponden a la ubicación de los patios del componente troncal del SITP
3. Estaciones Troncales: Los puntos representados por la capa de información corresponden a la ubicación de las estaciones del componente troncal del SITP.
4. Rutas Troncales: Las líneas representadas por la capa de información corresponden a la ubicación de las rutas del componente troncal del SITP.

Por otra parte, se realizó la validación del documento P-ST-013 en los siguientes aspectos:

- a) Los responsables para la actualización del procedimiento son los siguientes profesionales:
 - STS: Profesional especializado grado 5 – Infraestructura y nuevas tecnologías
 - DTMA: Profesional especializado grado 6 – Infraestructura zonal
 - DTIC: Profesional especializado grado 5 – Gestor control TIC
- b) Los lineamientos para cada uno de los actores que intervienen en el procedimiento de acuerdo con su rol son los siguientes:

«6.1. Productor(es): Este rol hace referencia al funcionario(s) o contratista(s) encargados de estructurar la información geográfica en la dependencia generadora datos (...)».

«6.2. Mesa de validación: Hace referencia a un grupo de personas dentro de las áreas generadoras de información geográfica compuesta por (...)».

«6.3. Facilitador SIG: Este rol hace referencia al profesional(es) de la Dirección de TIC encargado(s) de proveer las herramientas SIG para crear, cargara (sic) y acceder a la información geográfica (...)».

De lo anterior, se observa que la Subgerencia Técnica y de Servicios realiza un rol productor y de validación, por lo que para la Oficina de Control Interno, no debería ser el líder del procedimiento, razón por la que esto se consultó en reunión del primero de julio de 2022, en la cual participaron las Direcciones de TIC, Modos y STS.

En la mencionada reunión se estableció que las áreas revisarían el documento con el fin de analizar y, en caso de que hubiera lugar, ajustarlo. Adicionalmente, este procedimiento no contiene los responsables y las actividades que se realizan en cada una de las áreas que participan en la gestión y actualización de la información geográfica, por lo que se incluyó en el Hallazgo No 3 y se generó la recomendación 3 la cual se socializó con la Dirección de TIC.

10. Evaluación de la gestión del riesgo en cuanto la adopción de controles o acciones de mejora derivadas de observaciones y recomendaciones de auditorías previas.

Esta prueba se basó en verificar las recomendaciones que la Oficina de Control Interno había generado en dos auditorías anteriores, registradas en los informes OCI-2020-051 y OCI-2021-044 del proceso Planeación del SITP. Posteriormente, se hizo una depuración de las recomendaciones que ya se habían evaluado en los trabajos de «Evaluación por dependencias», quedando un residuo de seis recomendaciones que fueron objeto de seguimiento, de las cuales el proceso aportó las evidencias de gestión de cinco de ellas, y la restante, al no haberse gestionado y por tratarse de la actualización del procedimiento P-ST-005, se incluyó en el Hallazgo No 3 del presente informe, como documentación desactualizada del proceso.

DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS EVIDENCIADOS

Como resultado de las pruebas realizadas y del análisis de la información suministrada por las subgerencias del proceso, como soporte de la ejecución de controles y de la gestión de las actividades del proceso de Planeación del SITP, se formularon los siguientes hallazgos:

Hallazgo No 1

Incumplimiento del artículo 115 de la Ley 489 de 1998, puesto que el Comité de Kilómetros Eficientes, tanto Troncal como Zonal, no se encuentra debidamente formalizado mediante acto administrativo.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

Teniendo en cuenta que en los documentos «T-ST-001 Protocolo kilómetros eficientes - Troncal» y «T-ST-002 Protocolo kilómetros eficientes - Zonal» se menciona la instancia decisoria para aprobación de los cambios operativos al comité de kilómetros eficientes y el comité de decisión, los cuales, una vez revisada la relación de resoluciones emitidas en la entidad, no se evidencia que estos fuesen adoptados y regulados mediante acto administrativo, conforme a lo establecido en el artículo 115 de la Ley 489 de 1998, que señala lo siguiente: «(...) Con el fin de atender las necesidades del servicio y cumplir con eficacia y eficiencia los objetivos, políticas y programas de organismo o entidad, su representante legal podrá crear y organizar, con carácter permanente o transitorio, grupos internos de trabajo.

En el acto de creación de tales grupos se determinarán las tareas que deberán cumplir y las consiguientes responsabilidades y las demás normas necesarias para su funcionamiento.» (negrita fuera de texto)

Por lo anterior, se consultó a la Subgerencia Técnica y de Servicios, mediante correo electrónico del primero de julio de 2022, los siguientes puntos:

1. ¿Mediante qué documento, acto administrativo se creó el Comité de Kilómetros Eficientes? (remitir el soporte).
2. ¿Quiénes lo integran, indicando quiénes tienen voz y o voto?
3. ¿Cuáles son las funciones del comité?

4. ¿Cuál es el funcionamiento, es decir periodicidad, quórum, entre otros?
5. ¿Quién ejerce la secretaría técnica y cuáles son sus funciones?

Las respuestas para los dos componentes (troncal y zonal) reposan en los papeles de trabajo de la Oficina de Control Interno, las cuales no fueron satisfactorias en cuanto a la regulación de los comités mencionados.

Por último, no es claro qué cambios operacionales se llevan a la instancia de los comités para aprobación y cuáles se manejan únicamente en la mesa técnica, lo que genera un riesgo, debido a que se están adoptando ajustes o cambios operacionales sin que se evidencie la aprobación formal del nivel directivo.

Conforme a lo evidenciado en la prueba realizada, el comité de kilómetros eficientes (troncal) y el comité de decisión (zonal) no cuentan con acto administrativo que los cree y regule, por lo que se presuntamente se incumple el artículo 115 de la Ley 489 de 1998.

Posible causa identificada por la Oficina de Control Interno:

Omisión de la reglamentación mediante acto administrativo, debido a que el área consideraba que se había suplido dicha necesidad registrándolo en los respectivos protocolos.

Descripción del riesgo:

Definir de manera inadecuada los requisitos de demanda y oferta de transporte.

Posibles causas identificadas por el responsable del proceso auditado:

- Desconocimiento por parte de las áreas sobre el proceso para la formalización de la mesa técnica y del comité directivo.
- Debido a la dinámica del SITP y la urgencia para crear una instancia de coordinación entre áreas para la evaluación de mejoras en el componente, se pudieron omitir pasos para su correcta reglamentación.

Plan de mejoramiento:

La Subgerencia Técnica y de Servicios remitió, mediante correo electrónico del 28 de julio de 2022, el plan de mejoramiento, el cual se encuentra en proceso de revisión y concertación con la Oficina de Control Interno. Posterior a ello, se registrarán las acciones en el formato R-CI-011 «Plan de Informe OCI-2022-049 Auditoría de Aseguramiento al proceso de Planeación del SITP.

mejoramiento derivado de auditorías de la oficina de control interno», para realizar el respectivo seguimiento a la ejecución de actividades consignadas en dicho plan de mejora.

Recomendaciones:

- Regular mediante acto administrativo el o los comités de kilómetros eficientes, tanto del componente troncal como del zonal, identificando claramente cuáles cambios operacionales son presentados para aprobación de esta instancia.
- Revisar al interior de la Subgerencia Técnica y de Servicios si se cuenta con otros grupos de trabajo internos que deban ser regulados mediante acto administrativo para realizar el trámite.
- Delimitar y reglamentar el alcance de las mesas trabajo o técnicas encargadas de realizar los estudios de los ajustes o cambios operacionales del sistema.
- Garantizar que los ajustes o cambios operacionales que se adopten en el sistema, por instrucciones de la Alta Gerencia, sean evaluados técnicamente y cumplan con todos los pasos y actividades establecidos en los protocolos de la entidad.

Hallazgo No 2

Ausencia de la descripción de responsabilidades y actividades de las dependencias en el diseño de parámetros técnicos operacionales de proyectos de infraestructura.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

En la prueba realizada para verificar y evaluar las actividades de especificación de los parámetros técnicos operacionales y de infraestructura para el diseño y posterior construcción de la misma en el Sistema TransMilenio, se identificó que en el procedimiento P-ST-005 «Parámetros para el diseño de la Infraestructura», versión 2 de febrero de 2019, no se incluyen responsabilidades y actividades sobre la especificación de los parámetros técnicos operacionales a las siguientes dependencias: Dirección Técnica de Seguridad, Dirección de TIC, Dirección Técnica de BRT, Dirección de Modos Alternativos, Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones, entre otras, las cuales tienen directa incidencia en la marcha, una vez instalada la infraestructura.

Cabe aclarar que en el procedimiento P-ST-006 «Seguimiento a proyectos de infraestructura» versión 2 de 2019, se definen actividades y responsabilidades a la Dirección Técnica de Seguridad,

Dirección de TIC, Dirección Técnica de BRT, Dirección de Modos Alternativos y Dirección Corporativa, únicamente para el seguimiento a proyectos de infraestructura, más no para el diseño de los parámetros técnicos operacionales.

La situación antes descrita incumple lo establecido en el procedimiento de control de los documentos oficiales del sistema de gestión de TRANSMILENIO S. A., P-OP-001, versión 5 de octubre de 2021, en el numeral 6, literal c), que señala lo siguiente: «La elaboración y actualización de los documentos del Sistema de Gestión es responsabilidad de los líderes de proceso o los responsables del tema que se esté documentando. **Los documentos deben incluir los lineamientos de trabajo necesarios para el desarrollo y control de las actividades. Quienes elaboran los documentos revisan que lo que está escrito corresponde con el qué hacer institucional**» (negrita fuera de texto).

Nota: Los auditados informaron que esta situación ya había sido detectada por la Subgerencia Técnica y de Servicios y que iniciaron mesas de trabajo donde integran a todas las dependencias, sin embargo, a la fecha de ejecución de la presente prueba, el proceso no ha realizado formalmente la actualización del documento ante la Oficina Asesora de Planeación de TRANSMILENIO S. A.

Posibles causas identificadas por la Oficina de Control Interno:

1. Ausencia de comunicación entre las áreas responsables de los proyectos.
2. Falta de plasmar en los procedimientos las responsabilidades de cada área.
3. Falta de revisión periódica de los documentos del proceso.

Descripción de los riesgos:

1. Errores en los parámetros técnicos operacionales de proyectos de infraestructura, al no contar con el visto bueno del líder del área involucrada.
2. Detección tardía de mejoras en la infraestructura.
3. El dimensionamiento y tipo de proyecto de infraestructura planificado no guarde las proporciones idóneas para la operación.

Posible causa identificada por el responsable del proceso auditado:

La Subgerencia Técnica y de Servicios se encuentra realizando la formulación del respectivo plan de mejoramiento, en el cual se incluye un análisis de las posibles causas que originaron el hallazgo.

Recomendaciones:

1. Modificar el procedimiento P-ST-005 «parámetros para el diseño de la infraestructura», versión 2 de febrero de 2019, incluyendo las actividades y responsabilidades que tienen las áreas directamente relacionadas con los proyectos de la infraestructura del sistema TransMilenio, desde el inicio de estos.
2. Identificar los controles y dejarlos plasmados en el documento, de tal forma que sea posible su evaluación.
3. Socializar a los equipos de trabajo y a los interesados los cambios realizados al procedimiento dejando evidencia de dicha socialización.

Hallazgo No 3

Documentos desactualizados del proceso Planeación del SITP.

Descripción del hallazgo o situación encontrada:

En la revisión de la documentación publicada en el Micrositio del MIPG, correspondiente al proceso de Planeación del SITP, se identificaron documentos que no se encuentran actualizados en su referenciación, normativas o que ya no se están ejecutando las actividades tal como lo registra.

Estos son:

Tabla 4. Relación de documentos desactualizados

CÓDIGO	NOMBRE	OBSERVACIÓN
P-ST-011	«Procedimiento de consolidación y producción estadística de información sobre validaciones y abordajes del sistema» versión 1	Acciones que ya no se están ejecutando como el registrado en el en el numeral 6.1.1. Recepción de la información «Tanto los archivos de entradas como de salidas son compartidos a la Subgerencia Técnica y de Servicios por correo electrónico desde la subgerencia económica, el nombre de los archivos es «Validaciones Troncales al DD-MM-AAAA Intervalo 15 Min» donde se toma la información para entradas y «Resumen Salidas Por 15 Minutos MMMM AAAA» donde se toma la información para salidas, el mes y el año varía dependiendo de la fecha en que se genere el archivo», entre otras, en general el proceso de consolidación de la información estadística se realiza de forma más eficiente a través de tableros dinámicos que consultan bodegas de datos que provee la Dirección de TIC, sin embargo, estas nuevas actividades no están documentadas en el procedimiento P-ST-011.
P-ST-005	«Parámetros para el diseño de la infraestructura» versión 2	Documentos de referencia que son obsoletos: <ul style="list-style-type: none"> Plan Marco Sistema TransMilenio – noviembre de 2010. Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 «Bogotá mejor para todos» Manual de Diseño Geométrico para Carreteras. Instituto Nacional de Vías - 1997.
P-ST-006	«Seguimiento a proyectos de infraestructura», versión 2	<ul style="list-style-type: none"> Ley 1508 de 10 de enero de 2012, debe ser armonizada con el Decreto 1793 de diciembre de 2021. Ley de infraestructura 1882 del 15 de enero de 2018 debe ser armonizada con Ley 2022 de 2020.
T-ST-001	Protocolo kilómetros eficientes – Troncal, versión 0	Teniendo en cuenta la entrada de las nuevas fases del sistema, el protocolo no las contempla puesto que su inició de operación se ha presentado entre 2019 y 2021, adicionalmente debido a lo evidenciado frente al comité de kilómetros eficientes del componente troncal el documento debe ser actualizado
T-ST-002	Protocolo kilómetros eficientes – Zonal, versión 0	El documento presenta dos instancias decisorias correspondientes al «comité de decisión» y al «comité de kilómetros eficientes del componente» las cuales según lo informado en reunión del 26 de julio de 2022 corresponden al mismo comité, adicionalmente debido a lo evidenciado frente al comité de kilómetros eficientes del componente zonal el documento debe ser actualizado
P-ST-013	Procedimiento de Gestión y actualización de la Información Geográfica, versión 0	El documento no refleja los responsables y las actividades que se realizan en cada una de las áreas que participan en el procedimiento para la gestión y actualización de la información que se publica conforme a la Resolución 080 de 2020 y la Directiva 005 de 2020

Fuente: Elaboración por parte del equipo auditor como resultado de la ejecución de las pruebas de auditoría a las actividades del proceso de Planeación del SITP.

Las situaciones antes descritas incumplen lo establecido en el procedimiento control de los documentos oficiales del sistema de gestión de TRANSMILENIO S. A., P-OP-001, Versión 5 de octubre de 2021, en el numeral 6, literal c), que señala lo siguiente: «La elaboración y actualización de los documentos del Sistema de Gestión es responsabilidad de los líderes de proceso o los responsables del tema que se esté documentando. **Los documentos deben incluir los lineamientos de trabajo necesarios para el desarrollo y control de las actividades. Quienes elaboran los documentos revisan que lo que está escrito corresponde con el qué hacer institucional**» (negrita fuera de texto).

Posibles causas identificadas por la Oficina de Control Interno:

1. Inadecuada aplicación del procedimiento con código P-OP-001 versión 5, de octubre de 2021 «Control de los documentos oficiales del sistema de gestión de TRANSMILENIO S. A.»
2. Falta de socialización al interior de la dependencia sobre el anterior procedimiento.
3. Falta de revisión periódica de los documentos del proceso.

Descripción del riesgo:

Desactualización de la normativa interna de la entidad.

Posible causa identificada por el responsable del proceso auditado:

La Subgerencia Técnica y de Servicios se encuentra realizando la formulación del respectivo plan de mejoramiento en el cual se incluye un análisis de las posibles causas que dieron origen al hallazgo.

Recomendaciones:

1. Revisar la totalidad de los documentos del proceso a fin de identificar aquellos que requieran actualización.
2. Adoptar los nuevos documentos acorde con lo definido por la entidad para tal fin.
3. Socializar a todo el equipo del proceso Planeación del SITP sobre los nuevos procedimientos.

RECOMENDACIONES GENERALES

1. Analizar la viabilidad de presentar al menos dos alternativas de solución a la mesa técnica y o a los comités KET y KEZ con el fin de minimizar la probabilidad que estén sesgadas, debido a que las alternativas corresponden a solicitudes de estas instancias.
2. Analizar la viabilidad de registrar en las actas de las mesas técnicas y del comité KET, detalladamente, los ajustes o cambios operacionales que se adoptan.
3. Revisar el documento P-ST-013 «Procedimiento de Gestión de la Información Geográfica», junto con la Dirección de TIC debido a que la Subgerencia Técnica y de Servicios ejecuta un rol productor, por lo cual, se debe analizar la viabilidad de trasladar o generar un nuevo procedimiento en cabeza del área líder del mismo.
4. Evaluar la posibilidad de modificar el procedimiento P-ST-012 «Procedimiento cargue de indicadores» versión 0, de agosto de 2021, teniendo en cuenta que el medio por el cual se hace el reporte (registrado en el procedimiento), no corresponde con el que se está utilizando actualmente. (Los reportes se vienen realizando por correo electrónico en virtud del NO funcionamiento de las respectivas plataformas).

SOLICITUD PLAN DE MEJORAMIENTO

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

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

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

Informe OCI-2022-049 Auditoría de Aseguramiento al proceso de Planeación del SITP.



INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE
BOGOTÁ

El presente informe fue socializado el 3 de agosto de 2022 a la Subgerente Técnica y de Servicios Encargada (E), a la Subgerente Económica y sus respectivos equipos de trabajo.

Bogotá D. C., 5 de agosto de 2022

SANDRA JEANNETTE CAMARGO ACOSTA

Jefe Oficina de Control Interno

Elaboró: José Luis Soto Dueñas, Contratista - Oficina de Control Interno.

Katherine Prada Mejía, Profesional universitario grado 4 - Oficina de Control Interno.

Herlay Hurtado Ortiz, Profesional universitario grado 4 - Oficina de Control Interno.

Mabel Cristina Melo, Contratista - Oficina de Control Interno.

Revisó: Luz Nelly Castañeda Contreras, Contratista - Oficina de Control Interno.