



## INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE  
BOGOTÁ

**N° INFORME:** OCI-2021-044

**PROCESO / SUBPROCESO / ACTIVIDAD:** Planeación del SITP

**EQUIPO AUDITOR:** Oscar Pulgarin Lara, Profesional Universitario Grado 4  
Katherine Prada Mejía, Profesional Universitario Grado 3  
José Luis Soto Dueñas, Contratista  
Nohra Lucia Forero Céspedes, Contratista

**LÍDER DEL PROCESO:** Subgerencia Económica y Subgerencia Técnica y de Servicios

**INFORME DISTRIBUIDO A:** Gerente General y Miembros del Comité Institucional de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Entidad

**FECHA REUNIÓN DE APERTURA:** 24 de junio de 2021

**FECHA REUNIÓN DE CIERRE:** 16 de septiembre de 2021

### **OBJETIVOS:**

1. Evaluar la Administración del riesgo, tanto de gestión como de corrupción, del Proceso de Planeación del SITP de TRANSMILENIO S. A.
2. Evaluar el diseño y la efectividad operativa de los controles del proceso auditado.
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 Planeación del SITP, el cual hace parte de los procesos misionales de la Entidad.

Teniendo en cuenta la metodología establecida actualmente por la Oficina de Control Interno para el desarrollo de trabajos de auditoría, se analizó la caracterización del proceso versión 1 de diciembre de 2018, junto con la documentación perteneciente al proceso, se tomó como referente igualmente, el mapa de riesgos de gestión de fecha 6 de junio de 2021, el cual fue descargado del micrositio del Modelo Integrado de

Planeación y Gestión (MIPG), el 18 de agosto de 2021 y el mapa de riesgos de corrupción v1 de 2021, para lo cual, se adelantaron pruebas para evaluar la redacción de los riesgos, el nivel de aceptación de los mismos, la adecuada calificación de la probabilidad e impacto, el diseño, efectividad y aplicación de los controles, así como su solidez individual y en conjunto, establecidos para las actividades identificadas en la caracterización del proceso, los procedimientos, instructivos, manuales y los protocolos, utilizando como criterio la metodología de riesgos establecida por la Entidad, y el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP). El detalle de la evaluación realizada se presenta en la descripción de este trabajo.

A continuación, se relacionan las actividades evaluadas:

**LIMITACIONES 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, por lo que fue necesario realizar algunas pruebas y entrevistas de manera virtual.

### **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. Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI.
2. Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".
3. Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras

disposiciones".

4. Plan de Acción de la Entidad.
5. Contratos de concesión suscritos entre TRANSMILENIO S. A. y operadores
6. Comodatos suscritos entre TRANSMILENIO S. A. y Entidades del Distrito Capital.
7. Caracterización del proceso de Planeación del SITP, manuales, procedimientos, protocolos, indicadores, mapas de riesgos y demás documentos del Sistema Integrado de Gestión de TRANSMILENIO S. A. vigentes.
8. La restante normatividad interna y/o externa asociada con el proceso auditado.
9. M-OP-002 Manual para la Gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S. A. Versión 4

### ABREVIATURAS

ACPM: Matriz acciones correctivas, preventivas o de mejora.

DAFP: Departamento Administrativo de la Función Pública.

DOA: Diseño Operacional Actualizado.

FET: Fondo de Estabilización Tarifaria.

MIPG: Modelo Integrado de Planeación y Gestión.

OCI: Oficina de Control Interno.

SDH: Secretaría Distrital de Hacienda.

SE: Subgerencia Económica.

STS: Subgerencia Técnica y de Servicios.

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

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público.

TMSA: TRANSMILENIO S. A.

UF: Unidad Funcional.

### RIESGOS CUBIERTOS:

La Oficina de Control Interno tomó como insumo la Matriz de Riesgos de Gestión del Proceso de Planeación del SITP en el micrositio de MIPG vigente para el mes de junio de 2021, la cual, cuenta con cuatro (4) riesgos, que en estado inherente están clasificados en: uno (1) en moderado, dos (2) en extremo y uno (1) en bajo, de los

cuales, luego de aplicados los controles, presentan los cuatro (4) un desplazamiento a estado residual bajo.

A continuación, se presenta el mapa térmico.

## Mapa térmico del proceso de Planeación del SITP



**Fuente:** Matriz de Riesgos de Gestión del Proceso Gestión de la Planeación del SITP, junio de 2021.

## 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 Gestión de la Planeación del SITP en el micrositio de MIPG V.1 de 2021.

Dicha Matriz, presenta dos (2) riesgos los cuales se clasifican en estado inherente en zona de riesgo “Extrema”, y una vez definidos los controles, su nivel de riesgo residual es moderado para los dos riesgos.

## FORTALEZAS:

- El personal del proceso auditado demostró amabilidad, diligencia y disposición frente a los requerimientos del equipo auditor, así como para la concertación de reuniones, acorde con los tiempos disponibles de los auditados.
- La Subgerencia Técnica y de Servicios realizó junto con la Dirección Corporativa, el proceso para dar de baja los bienes correspondientes a los Colectores que se

encontraban obsoletos identificados en la auditoría del año 2019, mediante la Resolución 1306 de 2019 "Por la cual se autoriza y ordena la baja de bienes muebles de propiedad de TRANSMILENIO S. A., con las características de obsoletos y o inservibles"

## ESTADO DEL PLAN DE MEJORAMIENTO VIGENTE AL INICIO DE LA AUDITORIA:

Con corte a 30 de junio de 2021 el proceso presentaba seis (6) acciones en estado de ejecución, de lo cual no se generó informe de seguimiento a dicho corte, debido a que éstas presentan fecha de finalización posterior al periodo evaluado.

## RESUMEN EJECUTIVO DE LA AUDITORÍA:

A continuación, se relaciona un resumen de los hallazgos y observaciones de la auditoría realizada: El nivel de severidad, probabilidad e impacto se calcularon con base en los lineamientos establecidos en el Manual para la Gestión de Riesgo en TRANSMILENIO S.A. del Riesgo para cada categoría.

## HALLAZGOS:

Hallazgo/No Conformidad	Nivel de Severidad	Probabilidad	Impacto
Debilidad en la gestión de riesgos del proceso Planeación del SITP.	4, Moderado	4, Probable	1, Insignificante
Debilidades en la aplicación de los puntos de control y Cumplimiento parcial al Procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020.	3, Bajo	3, Posible	1, Insignificante
Inconsistencia en la Remuneración de la variable Cterminalesk a los concesionarios con terrenos asignados por el Distrito Capital para el parqueo o regulación de la flota	16, Extremo	4, Probable	4, Mayor

## RECOMENDACIONES U OBSERVACIONES:

Observación	Nivel de Severidad	Probabilidad	Impacto
1. Revisar la ejecución y evaluación de los controles de la matriz de riesgos de gestión, para cumplir con el numeral 8.4.2 Valoración de los controles del Manual para la gestión del riesgo en TRANSMILENIO S. A., versión 4 de noviembre de 2020.	4, Moderado	4, Probable	1, Insignificante
2. Implementar mecanismos que permitan que la información del seguimiento que se reporta a la Oficina Asesora de Planeación se realice de forma oportuna y consistente conforme al Plan de Acción Institucional formulado por cada dependencia en la vigencia y en los casos que se requiera solicitar los ajustes correspondientes.	3, Insignificante	3, Posible	1, Insignificante
3. Formular acciones en la matriz de ACPM para los indicadores que presenten desviaciones, conforme a lo establecido en el Procedimiento de Acciones Correctivas, preventivas y de mejora del Modelo de Gestión Institucional, con código P-OP-017 de noviembre de 2018 y realizar el seguimiento hasta lograr su cumplimiento.	3, Insignificante	3, Posible	1, Insignificante
4. Dar continuidad al cronograma de implementación de las Unidades Funcionales de la fase V del sistema zonal del SITP, además, realizar todas las acciones pertinentes y de competencia del Proceso de Planeación del SITP para que se mitiguen posibles atrasos en la implementación de la mencionada fase y disminuir la probabilidad de reclamos económicos de los diferentes concesionarios por afectaciones en las fechas programadas para iniciar operaciones.	4, Moderado	1, Rara vez	4, Mayor

Observación	Nivel de Severidad	Probabilidad	Impacto
5. Dar continuidad al proceso de chatarrización de los vehículos provisionales del SITP, fortaleciendo las actividades de monitoreo para identificar posibles situaciones que pongan en riesgo la implementación del 55% (1.049) de los vehículos faltantes y así dar cumplimiento a lo estipulado en los otrosíes de mayo de 2019 en cuanto a la desintegración física total y a los cronogramas definidos con fecha límite a 31 de diciembre de 2021	12, Mayor	3, Posible	4, Mayor
6. Implementar mecanismos que permitan evidenciar el proceso de verificación a la calidad de los datos recolectados en campo y digitados, así como la retroalimentación de los resultados obtenidos, puesto que solo se cuenta con aquellos casos en los que presentan inconsistencias, pero no es posible determinar que la actividad se realiza al 100% de los estudios.	3, Insignificante	3, Posible	1, Insignificante
7. Fortalecer los controles asociados al proceso de Aforos, correspondientes al control de horas en Excel, el seguimiento al IBC y las planillas de control de horas (físico)	3, Bajo	3, Posible	1, Insignificante
8. Se recomienda que, se continúe con un monitoreo constante a las 4 rutas que aún continúan en servicio (RUTA CIRCULAR SAN MATEO, G520, FF402 y FF409), con el fin de definir si éstas atienden una demanda y dan acceso suficiente al sistema para decidir una fecha de suspensión, de tal forma que se minimice el riesgo de pago por kilómetros ejecutados que no están generando beneficio para los usuarios.	2, Insignificante	2, Improbable	1, Insignificante

## DESARROLLO DE LA AUDITORÍA:

Durante la auditoría realizada al proceso Planeación del SITP, teniendo en cuenta el objetivo y alcance se desarrollaron los siguientes pasos:

**a) Entendimiento del proceso:** Se realizaron consultas basadas en la documentación existente del proceso (Manuales, guías, procedimientos, instructivos, mapas de

riesgos), así como la búsqueda de distintos controles que apliquen las áreas para la gestión de riesgos aplicables.

- b) Revisión de la normatividad vigente aplicable:** Se verificó la normativa aplicable, para constatar su cumplimiento.
- c) Identificación de riesgos y controles:** Fueron identificados los riesgos claves que pudieran afectar el proceso, así como la existencia de controles que mitiguen su materialización, se realizó la evaluación del diseño y ejecución de éstos, así como para los riesgos identificados por la Oficina de Control Interno.
- d) Elaboración y ejecución del plan de trabajo:** Este se realizó con base en el entendimiento adquirido del proceso en su documentación y entrevistas realizadas a sus funcionarios, el cual, durante su desarrollo, permitió determinar la existencia, funcionalidad y aplicación de los controles y requisitos que se identificaron.
- e) Obtención y análisis de la información objeto de la auditoría:** Con el fin de validar los controles claves y requisitos establecidos en el proceso y teniendo en cuenta la metodología definida por la Oficina de Control Interno de la Entidad para el desarrollo del trabajo de auditoría, fue solicitada la información a cada dependencia objeto de la auditoría y así poder seleccionar las muestras.
- f) Ejecución de Pruebas:** El trabajo de auditoría fue realizado bajo los procedimientos adoptados por la Oficina de Control Interno y la participación de la Subgerencia Técnica y de Servicios y la Subgerencia Económica a través de la cual se realizaron los procesos de inspección, observación y análisis efectuado sobre la documentación remitida por dichas dependencias, entrevistas y demás como se enunció anteriormente.
- g) Identificación de hallazgos/no conformidades y observaciones:** Como resultado de comparación entre el criterio (el estado correcto del requisito) 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.



#### **h) Análisis y socialización del Informe con los responsables y líderes del**

**proceso:** Teniendo en cuenta la disponibilidad de tiempo de los líderes del Proceso (Subgerente Económica y Subgerente Técnico y de Servicios) y los Auditores de la Oficina de Control Interno, se agendó la socialización del informe para el 16 de septiembre de 2021, no obstante, se efectuaron reuniones previas con los diferentes colaboradores, con el objetivo de analizar, validar y socializar cada uno de los hallazgos durante la auditoría.

#### **BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS PRUEBAS DE AUDITORÍA REALIZADAS:**

La Oficina de Control Interno realizó durante la ejecución del trabajo de Auditoría las siguientes pruebas:

##### **1. Evaluación de la gestión del riesgo del proceso.**

Fue evaluada la gestión del riesgo del proceso, a partir de los mapas de riesgos oficiales, tanto de gestión como de corrupción. Se verificó que los riesgos identificados, analizados y valorados, dieran cubrimiento al objetivo del proceso, que su redacción fuese concordante con la metodología de gestión del riesgo definida por el Departamento Administrativo de la Función Pública DAFP y en el marco del Manual de Gestión del riesgo de TRANSMILENIO S. A. M-OP-02 v4, e igualmente fue evaluada la probabilidad y el impacto de cada control, de lo cual no se evidenciaron debilidades.

Se evaluó la correcta aplicación de la política de administración del riesgo en cuanto al nivel de aceptación; se evaluó el diseño de los diecinueve (19) controles registrados en el mapa de riesgos de gestión e igualmente los dos (2) controles registrados en el mapa de riesgos de corrupción, evidenciando debilidad en algunos controles de los Riesgos de Gestión, los cuales se describen en el hallazgo No. 1.

También, se evaluó la ejecución del 100% de los controles registrados en los mapas de riesgos, evidenciando debilidad al respecto, para lo cual se establece la recomendación 1, debido a que se observó que para el riesgo (Definir de manera inadecuada los requisitos de demanda y oferta de transporte), para el periodo evaluado de los 6 controles no se han ejecutado 5 o sea el 86%. Para el riesgo (El dimensionamiento y

tipo de proyecto de infraestructura planificado no guarde las proporciones idóneas para la operación), no se ejecutó uno de los dos controles definidos.

## **2. Seguimiento a las recomendaciones del informe de Auditoría al Proceso de Planeación del SITP 2020**

Se llevó a cabo el seguimiento a las recomendaciones efectuadas por la Oficina de Control Interno en el informe de auditoría OCI-2020-051, evidenciando que de las seis (6) recomendaciones efectuadas, cuatro (4) es decir el 66,7% fueron tenidas en cuenta.

A continuación, se relacionan las recomendaciones que no fueron tenidas en cuenta:

- Debilidad en la administración de riesgos del proceso en cuanto a la definición del diseño de los controles, teniendo en cuenta lo descrito en el punto No. 1 de este capítulo y dado que se evidenció la reiteración de lo observado, se generó el hallazgo No. 1.
- No generación de acciones correctivas, preventivas o de mejora en el reporte de indicadores con porcentajes de ejecución inferiores o superiores a los programados, en la presente auditoría persiste esta situación.

En relación con las recomendaciones sobre las cuales se realizaron acciones:

- Debilidades encontradas en el reporte del Plan de Acción vigencia 2020, de acuerdo con la respuesta del proceso, se realizó ajuste a la meta, teniendo en cuenta que por factores externos no fue posible cumplir la meta, después de su actualización se obtuvo un cumplimiento a diciembre con el 93,8%.
- Inconsistencia en el procedimiento P-ST-005 Parámetros para El Diseño de la Infraestructura, versión 2 de febrero de 2019, de acuerdo con la respuesta del proceso, actualmente el equipo de trabajo se encuentra revisando y ajustando los procedimientos relacionados con la implementación de infraestructura, con el fin de mejorar los controles y ajustar las inconsistencias que sean detectadas.
- Debilidad en el cumplimiento de los tiempos establecidos en la construcción de patios nuevos, adecuación de patios existentes y en general obras para el Sistema en el marco del Convenio 20-2001, el proceso indica que, frente al incumplimiento

de cronogramas por parte del IDU, se han documentado las alertas y las medidas de contingencia a adoptar para evitar afectaciones en la operación de las concesiones. En los casos en los cuales los incumplimientos acarrearán consecuencias jurídicas se deberá acudir a lo pactado en el Convenio 001 de 2000, realizando acciones de repetición en contra el IDU.

- Incumplimiento en el cronograma de implementación del Diseño Operacional Actualizado -DOA- del componente zonal de la fase III del Sistema TransMilenio, para esta recomendación, el proceso informa que se han modificado y actualizado las fechas del desmonte del SITP provisional para no dejar a los usuarios sin servicio, adicional, se han generado medidas de optimización de oferta en el componente zonal, y ajustes operacionales al sistema, con el objeto de usar de manera más adecuada los recursos de flota del sistema, acorde con la demanda.
- Por otro lado, se continuó con la revisión del cronograma y del mismo diseño operacional, teniendo en cuenta la optimización y ajustes operacionales mencionados anteriormente, con el fin de tener una versión actualizada del DOA y el cronograma de implementación.

### **3. Verificación de la construcción y recepción de las matrices origen destino construidas por el SIRCI con base en la utilización de tarjeta usuarios.**

Las Actividades realizadas para el desarrollo de la prueba fueron las siguientes:

- Se solicitó la metodología de cálculo y deducción de la matriz origen destino para verificar los ítems de calidad que deben cumplir cuando ésta se recibe por TMSA, y se observó que sí existe y fue emitida por el área de Planificación Comercial de Recaudo Bogotá S. A. S., la cual presenta fecha del 17 de noviembre de 2015.

Se solicitaron los soportes de la remisión de la matriz origen destino por parte del concesionario del SIRCI a TMSA para la vigencia 2020 y 2021, con el fin de verificar que el número de matrices por año que TMSA ha recibido, sea consecuente con las obligaciones contractuales que existe entre el Concesionario del SIRCI y TMSA. En razón a que el estudio de la matriz correspondiente al segundo semestre de 2019 fue

entregado seis meses después del periodo objeto del estudio y el correspondiente al estudio 11 del primer semestre de 2021, a la fecha en que se realizó la prueba no había sido entregado a la Entidad, debido a ajustes en las solicitudes realizadas por el Ente Gestor.

De la prueba realizada se presentó una oportunidad de mejora para revisar los tiempos de solicitud para la construcción de los estudios de las matrices Origen - Destino, con periodos de interés de análisis que considere y defina TRANSMILENIO S. A., con el fin que éstos puedan ser usados de forma oportuna, la cual no fue aceptada por la Subgerencia Técnica y de Servicios debido a que sustentaron que los estudios no son utilizados de forma inmediata en la modelación y toma de decisiones, por lo tanto la solicitud de los mismos obedece a las necesidades de la Entidad.

- Se verificó que las matrices origen destino se hubiesen construido con la información de validaciones de interés a TMSA, y una vez analizada la evidencia aportada por la Subgerencia Técnica y de servicios se observa que éstos se construyeron utilizando la metodología establecida.
- Se indagó en qué proyectos y actividades de optimización de transporte se han utilizado las matrices de origen destino del SIRCI, para lo cual la Subgerencia Técnica y de Servicios indicó mediante correo electrónico del 30 de julio de 2021, que han sido usados principalmente en los siguientes proyectos: Marco Fiscal de Mediano Plazo, Proyecciones de estimación de demanda período de cuarentena COVID – 19, Nuevo diseño troncal del sistema TransMilenio y Análisis de ventana de tiempo del sistema SITP. Adicionalmente, se remitió el documento denominado "Actualización Tarifaria, Estudio Técnico y Financiero de soporte Proyecciones Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) 2021-2031" nombre del archivo "Documento MFMP 2021-2031 confis-conpes", en el cual se observa la utilización de la información de los estudios de las matrices origen destino.

#### **4. Revisión de los lineamientos seleccionados establecidos en el procedimiento Parámetros para el diseño de la Infraestructura con código P-ST-05.**

Para el desarrollo de esta prueba se revisaron las actividades que se encuentran establecidas en el Procedimiento Parámetros para el Diseño de la Infraestructura P-ST-005 versión 2 de febrero de 2019, en especial lo indicado en el numeral 6, contenido mínimo del documento de parámetros de diseño, para lo cual se solicitaron mediante correo electrónico de junio de 2021 los parámetros diseñados para el periodo de la auditoría. La Subgerencia Técnica y de Servicios remitió los siguientes documentos: Parámetros técnicos operacionales corredor verde carrera séptima Versión 1.1, parámetros técnicos operacionales para la implementación de un patio zonal y troncal para el SITP en el predio denominado Carboquímica, localizado en la Cra 57b sur no. 72f-50 Versión 2.0 y Parámetros técnicos y operacionales para la estación central del sistema TRANSMILENIO Versión 1.0.

De acuerdo con la revisión realizada a los documentos aportados por la Subgerencia Técnica y de Servicios denominados Parámetros Técnicos operacionales, éstos se vienen construyendo de acuerdo con lo establecido en el procedimiento. Adicional, se informó por parte de la Subgerencia Técnica y de Servicios que actualmente se encuentran realizando una revisión y ajustando los procedimientos relacionados con el tema, a fin de mejorar los controles y adaptarlos a los cambios que se han presentado.

#### **5. Revisión del cumplimiento de los lineamientos al Procedimiento P-ST-006 Seguimiento a proyectos de infraestructura**

El objetivo de realizar esta prueba fue el determinar si se vienen cumpliendo con el procedimiento P-ST-006 Seguimiento a Proyectos de Infraestructura versión 2 de febrero de 2019, en donde se establecen unas actividades y responsabilidades para el seguimiento a los proyectos de infraestructura del sistema y los cuales se desarrollan con otras entidades.

Con base en la información suministrada mediante correo electrónico de julio 29 de 2021 por parte de la Subgerencia Técnica y de Servicios, se realizó una verificación y análisis de la documentación aportada para determinar si:

- Se realiza un seguimiento periódico a los proyectos contratados por la entidad y que permita identificar las alertas tempranas de potenciales demoras.
- Se participa en el Comité del Convenio 020 de 2001 suscrito entre el IDU y TRANSMILENIO S. A.
- Se participa de los diferentes comités a los que sea invitado por parte de la entidad ejecutora.
- Son atendidas las solicitudes de información que la entidad ejecutora requiera.
- Se evalúan las solicitudes de modificación a parámetros previo recibo de soportes y justificaciones pertinentes entregadas por el ente ejecutor.
- Se solicita información sobre las fechas de inicio y terminación de los contratos de consultoría y de obra.

De acuerdo con el análisis realizado a la documentación aportada, se logró evidenciar que la entidad, TRANSMILENIO S. A., acude y participa en los diferentes comités de seguimiento al igual que las demás dependencias, lo cual está debidamente soportado en las correspondientes actas que fueron aportadas. Sin embargo, se siguen presentando demoras en el cumplimiento de los tiempos establecidos para la construcción de patios nuevos, adecuación de patios existentes y en general las obras que se realizan para el Sistema. Ante lo mencionado anteriormente, los responsables del proceso indican que han documentado las alertas y las medidas de contingencia a adoptar para evitar afectaciones en la operación de las concesiones y en los casos en donde los incumplimientos acarrearán consecuencias jurídicas se deberá acudir a lo pactado en el Convenio 001 de 2000, repitiendo contra el IDU.

### **6. Revisión y seguimiento Plan de Acción**

La Oficina de Control Interno verificó el avance del Plan de Acción con corte a 30 de junio de 2021 de cada una de las dependencias que conforman el proceso. Esta

verificación se hizo con el objetivo de presentar una alerta a cada una de ellas, y que se pudiesen subsanar en lo que queda de la vigencia. Los resultados de la revisión se presentan a continuación y para los cuales se generó la recomendación No. 3:

- Subgerencia Económica: De acuerdo con los soportes suministrados, el seguimiento fue reportado de forma inoportuna debido a que la información fue remitida a la Oficina Asesora de Planeación el 12 de julio y no el 7 de julio de 2021 tal como se había solicitado en correo electrónico del 15 de junio de 2021. Por otra parte, en cuanto al avance reportado para el seguimiento a corte del 30 de junio de 2021, se observó que:
  - a) El producto y o meta "Documentación elaborada para la contratación nueva o prórroga del contrato con la fiduciaria para la administración de recursos de Sistema", presenta un retraso significativo pues al corte en donde se hace la evaluación su porcentaje de avance es del 30% y debería ser del 80%.
  - b) Para los productos y o metas "Informe de análisis de uso de tarjetas inteligentes sin contacto con propuestas tendientes a minimizar la elusión por venta de transbordos y mala utilización de la tarjeta funcionario" y "Matrices de seguimiento a las obligaciones contractuales financieras para los concesionarios de las fases III, V y Cable con el fin de armonizar las actividades adelantadas por las diferentes interventorías", los porcentajes reportados no son congruentes con la planeación de estas metas, pues su avance para el periodo debería ser del 0% y se reportó un avance del 30% y 35% respectivamente, lo que podría evidenciar debilidades en la planeación de los compromisos o subestimación de las metas.
- Subgerencia Técnica y de Servicios: De acuerdo con la evidencia aportada, el seguimiento fue presentado el 7 de julio de 2021 cumpliendo con el plazo establecido por la Oficina Asesora de Planeación, por otra parte, en referencia al avance reportado para el seguimiento a corte del 30 de junio de 2021, se observó que: la meta y o Producto denominada "Alcanzar 158.606 sillas adicionales en el SITP (Valor Acumulado PDD)" la dependencia reportó un avance del 52,23%, valor



que no es congruente con la planeación de esta meta, pues su avance para el periodo reportado debería ser del 0%, situación que podría evidenciar debilidades en la planeación de los compromisos o subestimación de las metas.

## **7. Revisión y seguimiento Indicadores de Gestión**

Para llevar a cabo la prueba se solicitó a la Oficina Asesora de Planeación, el reporte de los indicadores realizado por los responsables del proceso para el segundo trimestre de 2021, de los cuales se verificó que se encontraran registrados en la plataforma SIGEST, además se descargó del micrositio MIPG el cuadro de mando integral del primer trimestre de 2021 publicado el 7 de julio de 2021.

Lo anterior con el fin de realizar el análisis, verificación del estado de avance de los indicadores, así como el reporte oportuno de los mismos, conforme a lo establecido en el procedimiento P-OP-023 Indicadores de Gestión versión 2 de marzo de 2019. De la misma forma, se verificó para los indicadores que presentaron desviaciones, que los responsables hubiesen registrado acciones en la matriz de acciones correctivas, preventivas o de mejora (ACPM), con código R-OP-025.

De acuerdo con la prueba realizada, se evidenció que:

- Las áreas reportaron oportunamente los indicadores a la Oficina Asesora de Planeación, conforme a lo establecido en el procedimiento P-OP-023 Indicadores de Gestión versión 2 de marzo de 2019
- Se evidenciaron debilidades en el cumplimiento del procedimiento de Acciones Correctivas, preventivas y de mejora, con código P-DO-017 de noviembre de 2018 razón por la cual, se realiza la recomendación No. 4.

## **8. Verificación de la Implementación de Diseños Operacionales**

El objetivo de la prueba consistió en verificar los avances de implementación de Diseños Operacionales del Sistema TransMilenio, en especial las rutas relacionadas con el Diseño Operacional Actualizado fijado en 2019 de los concesionarios de fase III del componente zonal del SITP y la nuevas Unidades Funcionales contratadas dentro de la fase V del sistema en el componente zonal. Para ello se realizaron entrevistas con



los profesionales responsables de la ejecución de la implementación de los Diseños Operacionales actualizados y nuevas unidades funcionales del sistema TransMilenio en su componente zonal, se solicitó un reporte del avance de la implementación del DOA, con la relación de imprevistos y fecha límite de implementación, se solicitó un reporte del avance de la implementación de las rutas y flota de las nuevas unidades funcionales, relación de imprevistos presentados por pandemia de la Covid-19, al igual que por las manifestaciones sociales de abril y mayo de 2021 y las fecha límite de implementación, se hizo un análisis de la información recolectada generando conclusiones de los procesos de implementación y recomendaciones.

A continuación, se presenta los hitos evaluados:

## a) Implementación Unidades Funcionales Fase V.

En la siguiente imagen se puede observar el estado actual, reportado el 9 de agosto de 2021 por la Subgerencia General mediante correo electrónico y reunión con responsables de la información vía Teams, de las unidades funcionales que componente la fase V del Sistema TransMilenio en su componente zonal:

	Nombre	Buses	
Etapa 1	• UF 1: Suba Centro I	- 91	Implementadas
	• UF 2: Fontibón I	- 120	
	• UF 3: Perdomo I	- 111	
	• UF 4: Fontibón II	- 126	
	• UF 5: Usme I	- 133	
Etapa 2	• UF14: Usme II	- 239	Próximos a iniciar operación (Ago.)
	• UF 10: Suba Centro III	- 220	
	• UF 16: Suba Centro VI	- 242	
Etapa 3	• UF 6: Fontibón III	- 193	En proceso de fabricación de flota
	• UF 7: Fontibón IV	- 172	
	• UF 8: Perdomo II	- 195	
	• UF 13: Usme II	- 229	
	• UF 17: Fontibón V	- 213	
	• UF 9: Suba Centro II	- 196	Aplazada contratación
	• UF 12: Suba Centro V	- 160	
	• UF 18: San Cristóbal Centro I	- 293	
	• UF 11: Suba Centro IV	- 182	
	• UF 15: Usme IV	- 172	

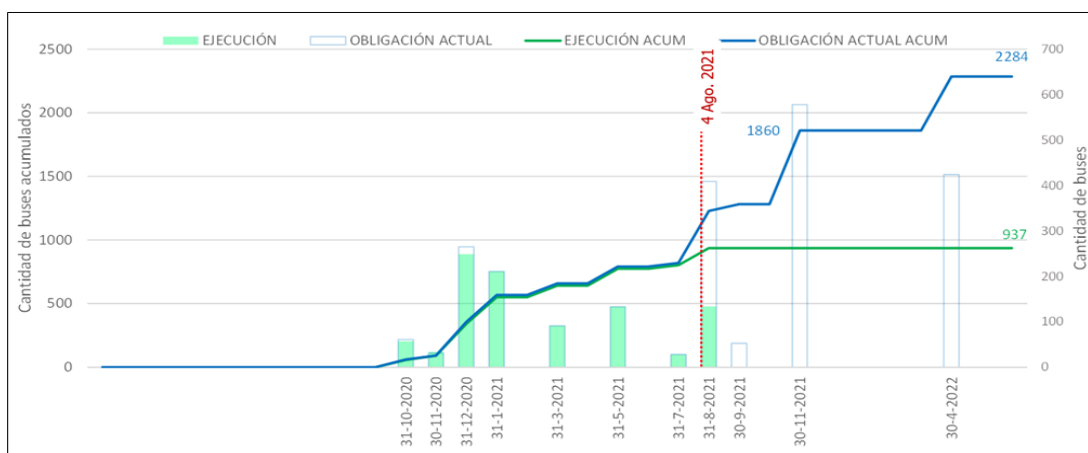
**Fuente:** Información reportada el 9 de agosto de 2021 por Subgerencia General de TRANSMILENIO S. A.

De las anteriores unidades funcionales se puede identificar que las UF 9, 12, 18, 11 y 15, en las cuales TRANSMILENIO S. A., ha tomado acciones para aplazar la contratación debido a que, por la emergencia sanitaria por la Covid-19, se ha reducido significativamente la demanda de pasajeros, patrones de movilidad que son diferentes a los analizados inicialmente en la estructuración de estas unidades funcionales y arrojando como resultado un aumento significativo al Fondo de Estabilización Tarifaria FET, para poder cubrir el diferencial tarifario que existe entre los ingresos y los costos de operación del Sistema.

Las unidades funcionales UF 9, 12, 18, 11 y 15, que aplazan su proceso de contratación, operaran en las zonas suroriental y noroccidental de la ciudad, en total son 1.003 buses que componen estas unidades funcionales aplazadas.

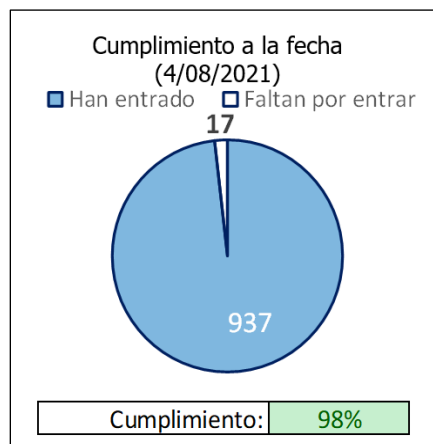
## b) Avance en la implementación de unidades funcionales de la Fase V del sistema TransMilenio en su componente Zonal

El gráfico siguiente muestra la entrada de la flota de las unidades funcionales a través del tiempo a partir del año 2020 y hasta el 04 de agosto de 2021, pudiéndose evidenciar que a la fecha se han incorporado un total de 920 buses de los 937 proyectados a implementar, lo cual indica que se tienen un porcentaje de cumplimiento del cronograma de implementación del 98%, el 2% restante, el proceso informa que se presentaron retrasos debido a eventos coyunturales de manifestaciones sociales y pandemia por la covid-19.



**Fuente:** información reportada el 9 de agosto de 2021 por la Subgerencia General de TRANSMILENIO S. A.

En conclusión, de los 2.284 buses (Etapas 1,2 y 3) proyectados a incorporarse a operaciones correspondientes a las unidades funcionales UF 1, 2, 3, 4, 5, 14, 10, 16, 6, 7, 8, 13 y 17, se han incorporado un total de 920 lo cual corresponde al 40.3%, y el cumplimiento en el cronograma de implementación definido contractualmente y ajustado por medio de otrosíes es del 98% como se muestra en la siguiente gráfica:

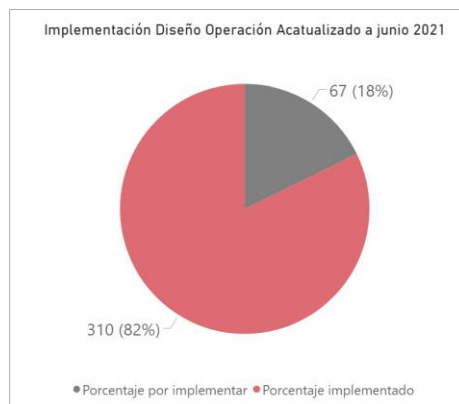


**Fuente:** Información reportada el 9 de agosto de 2021 por la Subgerencia General de TRANSMILENIO S. A.

## c) Implementación del Diseño Operacional Actualizado - DOA

De la información presentada por la Subgerencia Técnica y de Servicios el martes 29 de junio de 2021, en cuanto a rutas ajustadas e implementadas del Diseño Operacional Actualizado - DOA definido a partir de la suscripción de los otrosíes del componente zonal del SITIP de mayo de 2019, se logró evidenciar que a corte a junio de 2021, el porcentaje de implementación del Diseño Operacional Actualizado es del 82%, correspondiendo esto a 310 ruta de las 377 programadas, quedando un 18%, es decir 67 rutas del DOA para implementar o ajustar a 31 de diciembre de 2021, de acuerdo con los cronogramas definidos.

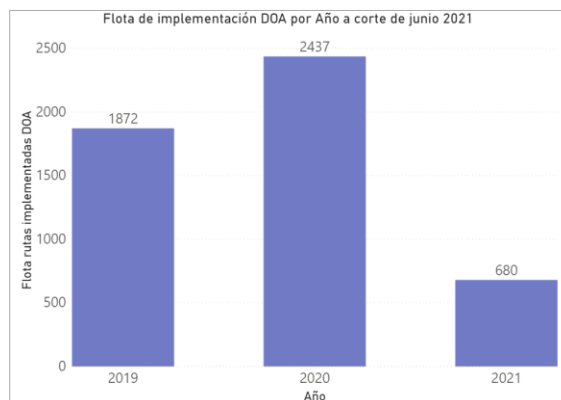
A continuación, se visualiza en el diagrama el porcentaje de implementación del DOA:



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

## d) Implementación DOA, relación de flota por año

En cuanto a la flota utilizada en la implementación del 82% del DOA, ésta asciende a 4.989 vehículos con corte a junio de 2021. Para el 18% restante se utilizará un total de 1.280 vehículos, completando con el 100% del DOA.



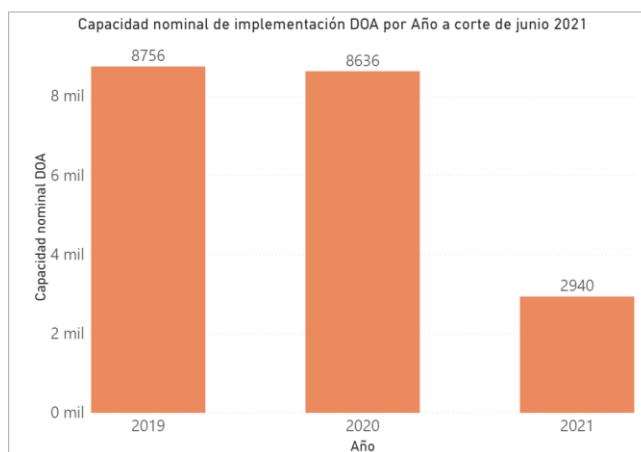
**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

El total de buses que se pretende utilizar para implementar el DOA corresponda a 6.269 vehículos definidos en los otrosíes de mayo de 2019.

## e) Implementación DOA, relación capacidad nominal por año

La capacidad nominal es la variable que permite cuantificar la cantidad máxima de personas que pueden ser transportadas con una flota operativa específica a un determinado nivel de servicio correlacionado con una densidad de pasajeros por metro cuadrado, esto es, la sumatoria de las sillas y la cantidad de pasajeros que pueden

ubicarse en el área libre y disponible para tal fin en cada una de las tipologías de vehículos del sistema. A continuación, se muestra la capacidad nominal de la Implantación del DOA por cada año, en total el 82% de la implementación del DOA con corte de junio de 2021 corresponde a una capacidad nominal de 20.332 pasajeros en un periodo de tiempo definido que dependerá de los tiempos de ciclo de las rutas, el 12% del DOA pendiente por implementar corresponde aproximadamente a una capacidad nominal de 3.623 pasajeros. La siguiente imagen muestra la estimación de la capacidad nominal implementada año a año para el avance del DOA:



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

## f) Conclusiones de la prueba realizada a la implementación de las Unidades Funcionales y DOA:

- De los 2.284 buses proyectados a incorporarse a operaciones correspondientes a las unidades funcionales UF 1, 2, 3, 4, 5, 14, 10, 16, 6, 7, 8, 13 y 17 de la fase V del componente zonal del SITP, se han incorporado un total de 920 lo cual corresponde a un 40,3%, obteniendo un cumplimiento en el cronograma de implementación definido del 98%, de acuerdo con lo establecidos en los otros ítems modificatorio de entrada de operación de flota y que las modificaciones al cronograma están contempladas en dichos contratos.
- Como medida de mitigación adoptada para disminuir la presión de recursos del FET, las unidades funcionales UF 9, 12, 18, 11 y 15 de la fase V del componente zonal

del SITP, aplazaron su contratación, debido a que por contingencia de la Covid-19, se ha reducido significativamente la demanda de pasajeros, patrones de movilidad que son diferentes a los analizados inicialmente en la estructuración de estas unidades funcionales. Estas unidades funcionales aplazadas suman en total 1.003 buses.

- El porcentaje de implementación del Diseño Operacional Actualizado con corte a junio de 2021 es del 82%, queda pendiente para el resto de la presente vigencia implementar el 18% restante.

Según lo evidenciado y expuesto anteriormente en la prueba realizada se genera la recomendación No. 5.

#### **9. Revisión de cambios operacionales de optimización a rutas en el marco de Kilómetros Eficientes.**

El objetivo de la realización de esta prueba era el de verificar que las actividades de evaluación de propuestas de optimización de rutas dentro del protocolo de kilómetros eficientes, que son de competencias de la Subgerencia Técnica y de Servicios, cumplan con lo estipulado en el documento T-ST-002 Protocolo kilómetros eficientes-Zonal.

Después de realizar la evaluación de la muestra y evaluar cada uno de los criterios, se logró determinar que no se presentaron desviaciones de acuerdo con el protocolo de kilómetros eficientes en las actividades competentes de la Subgerencia Técnica y de Servicios.

#### **10. Verificación de estudio y aprobación de rutas de contingencia implementadas a raíz de los bloqueos y manifestaciones.**

Para la realización de esta prueba, se solicitó la relación o bitácora en donde se registra la evaluación de las propuestas de rutas de contingencia para atender los impactos en los servicios del Sistema TransMilenio. Con esta información se identificó y eligió una muestra de las rutas aprobadas para atender los impactos en los servicios del Sistema TransMilenio derivados por la pandemia de la COVID-19 y las manifestaciones sociales.

De acuerdo con la información aportada, se observa que como contingencia se han implementado ocho (8) nuevas rutas, pero seis (6) de ellas fueron implementadas durante el periodo evaluado, es decir hasta el 31 de mayo de 2021, las cuales se tomaron como muestra para su verificación. A continuación, se presentan las rutas implementadas y las cuales fueron evaluadas:

Ruta	Descripción	Aprobación en CD KEZ	Fecha Implementación	Suspensión
FK412	nueva	05-may-21	06-may-21	18-jul-21
FK413	nueva	05-may-21	06-may-21	20-jun-21
HL623	nueva	07-may-21	10-may-21	14-ago-21
Ruta Circular San Mateo	Refuerzo	11-may-21	12-may-21	N. A.
G520	nueva	11-may-21	13-may-21	N. A.
FF402	extensión	21-may-21	24-may-21	N. A.

**Fuente:** Información remitida por la Subgerencia Técnica y de Servicios correo electrónico del 12 de agosto del 2021

Posterior a la selección de la muestra a evaluar se solicitaron las presentaciones y las actas de las mesas técnicas en donde se realizaron las evaluaciones de las rutas de contingencia por pandemia de la COVID-19 y las manifestaciones sociales, al igual que las actas de Comité de Kilómetros Eficientes donde son aprobadas estas rutas. Con la información suministrada por el proceso, se observó que, los estudios, diseños y la aprobación de las rutas se encuentran plasmadas en las actas del Comité de kilómetros eficientes.

También se constató que la Subgerencia Técnica y de Servicios, efectúa seguimiento y análisis técnico a cada una de las rutas implementadas y a las fechas de los desmontes de algunas de estas rutas, ya sea por la disminución de la demanda y o por la reapertura de estaciones afectadas en las manifestaciones, lo cual quedó registrado en presentaciones de PowerPoint.

A continuación, se presentan las rutas evaluadas:

- Acta del 5 de mayo de 2021, donde se observa la aprobación de la implementación de las nuevas rutas FK412 con el recorrido Banderas - Av. Rojas, y la cual inicia su

implementación el día 6 de mayo de 2021 y la ruta FK413, con el recorrido Distrito Grafiti -Gran Américas y con la misma fecha de inicio.

- Acta del 7 de mayo de 2021, donde se aprueba la implementación de la ruta HL623 en el recorrido Gran Américas Usme y con inicio de 10 de mayo de 2021.
- Acta del 11 de mayo de 2021, donde se modifica la ruta Circular San Mateo, ampliando su operación de 3:30 a.m. a 12:30 a.m., Ruta G520 Portal Sur - Estación Terreros, la cual inició operación el 13 de mayo de 2021.
- Acta del 21 de mayo de 2021, donde se aprueba la extensión de la ruta F402 hasta la estación banderas, con implementación desde el 24 de mayo de 2021.

En conclusión, se observó que efectivamente las seis (6) rutas establecidas por las contingencias presentadas fueron aprobadas en el Comité de kilómetros eficientes los estudios y diseños de cada una de éstas, por lo tanto, no se encontraron desviaciones. Sin embargo, se establece la recomendación No. 9.

#### **11. Seguimiento a los compromisos a cargo de la Subgerencia Técnica y de Servicios derivados de suscripción de los Otrosíes.**

El objetivo de la prueba consistía en verificar el cumplimiento de la normatividad Interna y Externa, los compromisos derivados de los otrosíes firmados en el mes de mayo de 2019, entre Concesionarios del SITP y TMSA, específicamente aquellas actividades que lidera la Subgerencia Técnica y de Servicios y la Subgerencia Económica, áreas que componen el proceso de Planeación del SITP y verificar el avance de los compromisos de los otrosíes con fecha de corte de junio de 2021. Para lo anterior se determinó un alcance correspondiente a la implementación de rutas (Diseño Operacional Actualizado) y chatarrización.

Para la Ejecución de la prueba se efectuaron las siguientes actividades:

- Entrevistas con los profesionales responsables de la ejecución de la implementación de los Diseños Operacionales Actualizados (DOA) y compromisos de chatarrización.
- Se solicitó un reporte del avance del diseño operacional actualizado y si éstas actividades hubiesen presentado contratiempos o retrasos.



- Se solicitó un reporte del avance del proceso de chatarrización y si se han presentado contratiempos o retrasos con lo inicialmente planeado.

A continuación, se describe el detalle de la prueba:

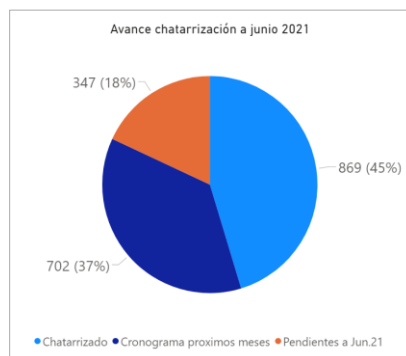
### a) Diseños Operacionales Actualizados (DOA)

El componente correspondiente a Diseños Operacionales Actualizados (DOA) fue abordado en el presente informe en el numeral 8.

### b) Avance del Proceso de Chatarrización

En referencia a la información presentada por la Subgerencia Técnica y de Servicios, mediante correo electrónico del miércoles 8 de julio de 2021 sobre el avance del proceso de chatarrización, el cual fue definido a partir de la suscripción de los otrosíes del componente zonal del SITIP de mayo de 2019, se evidenció que, con corte de junio de 2021, el porcentaje de chatarrización de vehículos del SITP provisional es del 45% es decir 869 vehículos chatarrizados. Los restantes corresponden al 18% (347) que se encuentran en limitaciones jurídicas y o requerimientos al propietario, quedando pendiente el 37% es decir 702 vehículos del total a chatarrizar al 31 de diciembre de 2021, de acuerdo con los cronogramas definidos para cada trimestre.

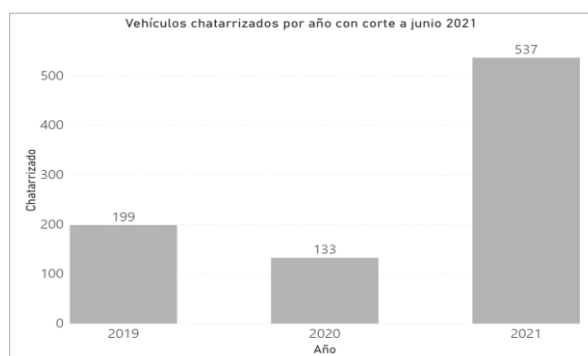
A continuación, se visualiza en los diagramas la información correspondiente de vehículos chatarrizados:



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

## c) Vehículos Chatarrizados por Años

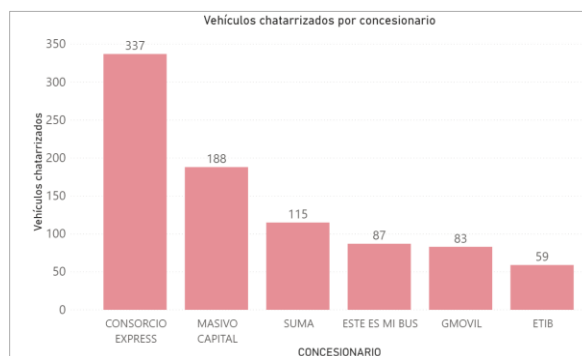
En la siguiente imagen se puede observar, de acuerdo con la información reportada, que la mayor cantidad de vehículos chatarrizados fue en el año 2021, con un total de 537 de 869. Es de considerar que los datos de los vehículos Chatarrizados por Años, con corte a junio de 2021, es del 45% correspondiente a 869 vehículos chatarrizados se logró el 62% (537) en lo que va corrido de la vigencia 2021. Para el 55% (1.049) de vehículos que falta por chatarrizar, se deberá realizar la desintegración física total durante el segundo semestre de 2021, y poder cumplir con lo definido en los otrosíes de mayo de 2019 para el componente zonal.



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

## d) Vehículos Chatarrizados por Concesionario

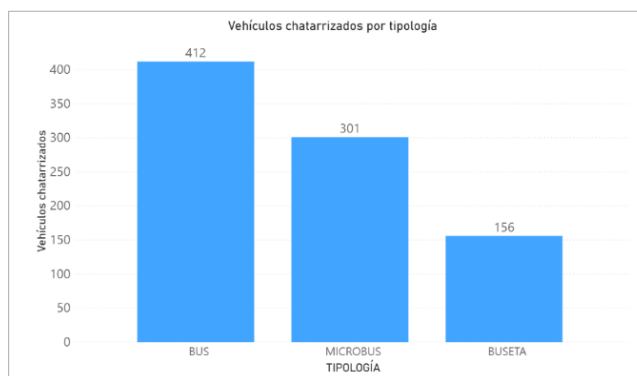
De los 869 vehículos chatarrizados con corte a mayo de 2021, 337 correspondientes al 38.7% son cuota de Consorcio Express siendo el concesionario que más vehículos a chatarrizado, el porcentaje restante se distribuye en los concesionarios Masivo Capital, Suma, Este es mi Bus, GMÓVIL y ETIB, tal y como se muestra a continuación:



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

## e) Vehículos Chatarrizados por Tipología

En cuanto a la tipología, de los 869 vehículos chatarrizados, el 47% (412) son buses, 35% (301) son microbuses y el 18% (156) son buseta, como se muestra en la siguiente imagen:



**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

De la prueba realizada, Seguimiento a los compromisos a cargo de la Subgerencia Técnica y de Servicios, derivados de suscripción de los Otrosíes, se concluye que, con corte a junio de 2021, de los 1.918 buses del SITP provisional proyectados a chatarrizar al 31 de diciembre de 2021, el avance es del 45%, es decir 869 ya se encuentran desintegrados, el 18% correspondiente a 347 vehículos, se encuentran en limitaciones jurídicas y requerimiento al propietario, y un 37% correspondiente a 702 vehículos aún están pendientes por chatarrizar de acuerdo con los cronogramas definidos. Con base en lo anterior, se genera la recomendación No. 6

## 12. Verificación de la Gestión de la información estadística de campo

El objetivo de esta prueba era el de Verificar la Gestión de la información estadística de campo, que se realiza desde la Subgerencia Técnica y de servicios a fin de constatar el cumplimiento de los procedimientos aplicables.

Para ello, la Oficina de control Interno realizó las siguientes actividades:

- a) Se solicitó la relación de estudios realizados en la vigencia 2021
- b) Se solicitaron las programaciones de estudios técnicos

- c) Se identificó y seleccionó una muestra de estudios de transporte, la cual se documentó aplicando muestreo aleatorio simple.
- d) De la muestra seleccionada se verificó en cada estudio el diligenciamiento de la ficha técnica (diligenciamiento de formulario web)
- e) Se verificó el formato diligenciado de entrega (acta) oficial de los formatos de levantamiento de información de estudios de transporte por parte de los organizadores de aforos, al personal que digita la información.
- f) Se solicitaron los soportes de las verificaciones a la calidad de los datos recolectados en campo y digitados.
- g) Se verificó que existieran los repositorios de la información tomada en campo
- h) Se verificaron las entregas oficiales de la información de estudios de transporte, levantada en campo, a las personas y áreas que solicitaron la realización de dichos estudios.

Una vez analizada la información aportada por la Subgerencia Técnica y de Servicios se evidenciaron debilidades en el cumplimiento de los controles y algunos procedimientos se generó la recomendación No. 7 y el hallazgo No. 2, el cual fue socializado a los responsables de la actividad y quienes formularon el respectivo plan de mejoramiento.

### **13. Verificación de la programación de aforadores (controles implementados, elementos utilizados para toma de información y soportes documentales).**

El objetivo de la indagación fue de verificar la programación de aforadores frente a lo establecido contractualmente y además constatar la calidad de los soportes de dichas programaciones, actividades realizadas para el primer semestre del 2021. Para esto se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- a) Se solicitó a la Subgerencia Técnica y de Servicios la relación de los contratistas aforadores.
- b) Se cruzó la información compartida por el área (relación de todos los aforadores), con el presupuesto ejecutado.

- c) Se solicitó el reporte de las horas programadas y ejecutadas del grupo de aforadores de la vigencia 2021, con lo cual se verificó: las cuentas por cobrar de los aforadores frente a las obligaciones contractuales correspondientes al número de horas máximas mensuales; revisión de las horas programadas versus las ejecutadas de los aforadores, conforme al informe de actividades del contratista y el certificado de cumplimiento del supervisor, publicados en el SECOP y los entregables adjuntos a la cuenta de cobro de los meses verificados.
- d) Mediante prueba de comparación, se revisó la calidad de los soportes de las horas ejecutadas por los aforadores, correspondientes a los siguientes criterios: debidamente diligenciadas, no tuviesen tachaduras o enmendaduras, se encontrarán debidamente firmadas y correspondieran al mes.
- e) Se solicitó y verificó la resolución de baja de los elementos utilizados para la captura de información de los aforadores a la Dirección Corporativa

Con base en el análisis realizado el cual se encuentra debidamente soportado en los papeles de trabajo se concluyó que existen debilidades en algunos controles aplicados, razón por la cual se genera la recomendación No. 8.

#### **14. Verificar el cumplimiento del Procedimiento para la Planeación Tarifaria SITP de Bogotá**

Para la comprobación del cumplimiento de los procedimientos establecidos para la planeación tarifaria, se efectuó la verificación de la existencia de las resoluciones que respaldan los traslados de la Secretaría Distrital de Hacienda frente al FET y que los mismos se encontraran amparados mediante acto administrativo.

Posteriormente, se solicitó acceso a la carpeta de OneDrive, de lo cual el profesional encargado manifestó que por temas de seguridad de la información, no era posible autorizar el acceso, sin embargo, a través de reunión virtual el 18 de agosto de 2021, se verificó el tema ingresando desde el usuario de uno de los profesionales autorizados a la carpeta correspondiente en donde se realizan los modelos financieros, adicional, se pudo constatar que solo el Profesional Universitario Grado 6, Profesional Especializado Grado 5 y Profesional Universitario grado 4, tienen acceso a la carpeta, y solo el



## INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE  
BOGOTÁ

Profesional Universitario grado 4, puede efectuar modificaciones, tal como lo indica el procedimiento P-SE-003 Actualización de tarifas de los agentes del sistema.

Adicionalmente, se pudo constatar que en la misma carpeta solo queda una versión de la actualización tarifaria que se remite al área de remuneración cada mes, en un archivo encriptado.

Con lo anteriormente verificado, no se evidenciaron desviaciones que pudieran dar origen a oportunidades de mejora o recomendaciones.

### **15. Seguimiento al cumplimiento de los Cronogramas de Implementación de Patios.**

Para la ejecución de esta prueba se solicitó los diferentes cronogramas de la implementación de patios a las áreas correspondientes. Además de lo anterior, se llevó a cabo una reunión con el asesor de la Subgerencia General, vía TEAMS, quien realizó una presentación amplia del asunto.

Con base en lo anterior, se evidenció que se han realizado varios ajustes a los cronogramas iniciales para la construcción de patios nuevos y la adecuación de patios existentes, por temas como la pandemia, acuerdos entre privados utilizando la figura del otrosí de los contratos, situación que fue manifestada por la Oficina de Control Interno, en el informe OCI-2019-081.

Como parte de la evaluación, la Oficina de control Interno, programó una visita a cuatro patios del componente zonal, con el propósito de realizar una inspección visual del estado de éstos.

Fruto de lo anterior y de acuerdo con la información aportada por funcionarios de los concesionarios que acompañaron la visita se logró determinar, que TRANSMILENIO S. A., se encuentra remunerando el costo de arrendamiento a los concesionarios ESTE ES MI BUS y GMOVIL por los terrenos denominado ALO CALLE 80 y EL GACO, respectivamente, por lo cual se generó el hallazgo No. 3.

## DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS EVIDENCIADOS

### N° HALLAZGO: 1

Debilidad en la gestión de riesgos del proceso Planeación del SITP

*Descripción del hallazgo o situación encontrada:*

A partir de los mapas de riesgos de gestión y corrupción del proceso, se evaluó la gestión del riesgo, verificando que los riesgos identificados, analizados y valorados dieran cubrimiento al objetivo del proceso, que su redacción fuese concordante con la metodología de gestión del riesgo definida por el DAPF y el marco del Manual de Gestión del riesgo de TRANSMILENIO S. A. M-OP-02 v4, considerando el diseño y ejecución de los controles, la probabilidad y el impacto de los riesgos entre otros: Como resultado de la evaluación adelantada entre el 08 de julio y el 21 de agosto de 2021, se evidenció debilidad en la administración del riesgo del proceso en cuanto el Diseño de Controles, en los siguientes aspectos:

Los controles 2, 4 y 5 denominados “seguimiento a gestión de proyecto” del Riesgo dos (2) “Afectación en la programación de la implementación de infraestructura requerida para la operación del SITP”, el control 1 “Documentación de estructuración de proyecto” y el control 2 “revisión y ajustes de documentos” del riesgo 3 “El dimensionamiento y tipo de proyecto de infraestructura planificado no guarde las proporciones idóneas para la operación” y el control 4 “Control de soportes y oficios” del riesgo 4 “Actualización de las tarifas de remuneración a los concesionarios, no cumplen con lo establecido en los contratos”, no cuentan en su descripción con la periodicidad para la ejecución de los controles tal como lo define el numeral 8.4.1 Diseño de Controles del Manual para la Gestión del Riesgo en Transmilenio S.A V.4.

El control 4 “Control de soportes y oficios”) del riesgo 4 “Actualización de las tarifas de remuneración a los concesionarios no cumplen con lo establecido en los contratos”, no cuenta con el paso 5 que hace referencia a qué se debe hacer con las observaciones o desviaciones resultantes de la ejecución del control.

El control 2 “revisión y ajustes de documentos” del riesgo 3 “El dimensionamiento y tipo de proyecto de infraestructura planificado no guarde las proporciones idóneas para la operación” no establece en su descripción cómo se debe ejecutar la actividad.

Lo anterior evidencia incumplimiento del numeral 8.4.1 Diseño de Controles del Manual para la Gestión del Riesgo en Transmilenio S.A V.4, en el cual se describe que se deben establecer: el cómo, el para qué y qué pasa con las desviaciones.

*Posibles causas identificadas por la oficina de control interno:*

1. Inadecuada aplicación de la metodología, para la gestión y administración del riesgo definida en el M-OP-02 v4.
2. Falta de revisión y monitoreo por parte de las Direcciones Técnicas responsables del proceso, a la matriz de riesgos de gestión.

*Descripción los riesgos:*

1. Inadecuado diseño de los controles, de los riesgos identificados.
2. Reprocesos por inobservancia a la normativa interna en materia de gestión del riesgo.

*Impacto:*

1. Materialización de riesgos del proceso;
2. Investigaciones, multas y/o sanciones que generen impactos negativos en términos económicos, reputacionales, legales y operacionales.

El impacto se califica con el rango insignificante (1).

*Probabilidad:*

Teniendo en cuenta que en el 2020 la Oficina de Control Interno generó una recomendación sobre los diseños de los controles, se califica como probable (4).

*Nivel de severidad:*

Debido a que el impacto es 1 y la probabilidad es 4, el nivel de severidad se califica en moderado (4).





## INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE  
BOGOTÁ

### *Recomendación:*

Revisar, ajustar la matriz de riesgos de gestión del proceso en cuanto al diseño de los controles objeto del presente hallazgo, a fin de alinearla a metodología aprobada por la Alta Dirección para la administración y gestión del Riesgo en TRANSMILENIO S. A. a través del numeral 8.4.1 Diseño de Controles del Manual para la Gestión del Riesgo en Transmilenio S.A V.4.

### *Plan de mejoramiento.*

El 27 de agosto de 2021 se socializó este hallazgo con los responsables del proceso, no obstante, a la fecha de cierre del presente informe, la Oficina de Control Interno no ha recibido el plan de mejoramiento formulado.

### **N° HALLAZGO: 2**

Debilidades en la aplicación de los puntos de control y Cumplimiento parcial al Procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020.

### *Descripción del hallazgo o situación encontrada:*

Con la finalidad de verificar el cumplimiento de la Gestión de la Información Estadística de Campo (conforme al procedimiento P-ST-001), a través del método de muestreo aleatorio simple, se seleccionó una muestra de doce (12) de las ciento setenta y cinco (175) fichas técnicas correspondientes a los diferentes estudios realizados en las estaciones durante el primer semestre de 2021, las cuales fueron revisadas junto con los documentos de apoyo conforme a lo establecido en el Procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020, la muestra seleccionada se distribuyó a dos (2) estudios por mes los cuales se relacionan a continuación:

# Estudio	# Estudio Mes	Tipo de Estudio	Fecha de Toma de Inf.	Ubicación del Estudio
2	2	Asc-desc - plataforma - troncal	6/01/2021	Portal norte

# Estudio	# Estudio Mes	Tipo de Estudio	Fecha de Toma de Inf.	Ubicación del Estudio
29	29	Fov - troncal y dual	28/01/2021	Estación bosa
68	36	Asc-desc - plataforma - alimentación	22/02/2021	Portal sur
89	57	Fov - SITP	26/02/2021	Tv. 14 este x calle 74 sur
113	23	Tiempos de espera	25/03/2021	Estación country sur
132	42	Encuestas percepción del servicio	31/03/2021	Av. 1° de mayo x 51 sur
140	5	Asc-desc - plataforma - troncal	9/04/2021	Estación concejo de Bogotá
150	15	Fov - troncal y dual	22/04/2021	Estación terreros
162	8	Asc-desc - punto fijo SITP	26/05/2021	Cenefa 134a13 y 126a13
164	10	Encuestas Sumapaz	30/05/2021	Localidad Sumapaz
166	2	Asc-desc - a bordo - troncal	16/06/2021	Portal américas
168	4	Encuestas preferencia	18/06/2021	Portal 80

**Fuente:** Elaborado por el equipo auditor a partir de información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios.

Para la muestra anterior se evidenciaron debilidades en las fichas técnicas así:

- El formulario WEB para el diligenciamiento de las fichas técnicas no contiene todos los campos requeridos en el Procedimiento "Apoyo a la gestión de información estadística de campo" versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020, en la página 20 correspondiente al numeral 6.2.2. Gestión operativa de solicitud, debido a que no se cuenta con los campos de: Periodicidad, Días Requeridos, Entrega de resultados: en el cual se indicará el formato y metodología para la entrega de la información. Adicionalmente no se realizó el registro correspondiente al numeral 1 del formulario WEB "Ficha Técnica" para el 100% de la información validada.

En dos (2) de las doce (12) fichas técnicas de los estudios de la muestra seleccionada, la definición del objetivo no es clara.

El formulario WEB para el diligenciamiento del 100% de las fichas técnicas no contiene todos los campos requeridos en el Procedimiento "Apoyo a la gestión de información estadística de campo" versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020, en la página 20 correspondiente al numeral 6.2.2. Gestión operativa de solicitud, lo

que no permite evidenciar la completitud y/o integridad del contenido de la información registrada.

- b) En el enlace registrado en la página 9 del Procedimiento "Apoyo a la gestión de información estadística de campo" versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020, el cual lleva al usuario a un formulario en la plataforma de FORMS, se observó que se encuentran cargadas veintidós (22) fichas técnicas de las cuales 4 corresponden al año 2021, teniendo en cuenta que al corte de junio 30 se tenían 175 fichas técnicas, se evidenció que 171 es decir el 97,71% no fueron registradas en el enlace, lo que genera incumplimiento al procedimiento.
- c) Verificaciones realizadas a catorce (14) documentos, para la entrega de los formatos de levantamiento de información de estudios de transporte por parte de los organizadores de aforos, al personal que digita la información, remitidos por la Subgerencia Técnica y de Servicios.
- De catorce (14) formatos de entrega de información para los doce (12) estudios de la muestra seleccionada, uno (1) no tiene diligenciado el campo de tipo de estudio, uno (1) no se pudo observar la totalidad de los campos y uno (1) no concuerda el tipo de estudio con el registrado en la ficha.
  - De catorce (14) formatos de entrega de información para los doce (12) estudios de la muestra seleccionada, cuatro (4) es decir el 28,57% se encuentran incompletos (no cuenta con los campos de "Fecha entrega Gestor" y "Espacio de firmas",) puesto que no contienen los campos de las firmas de Aforador, Digitador y Gestor.
  - De catorce (14) formatos de entrega de información para los doce (12) estudios de la muestra seleccionada, tres (3) es decir el 21,43% no tiene diligenciada la fecha de entrega a digitación.
  - De catorce (14) formatos de entrega de información para los doce (12) estudios de la muestra seleccionada, cinco (5) es decir el 35,71% no concuerda el horario con el registrado en la ficha técnica.

- De catorce (14) formatos de entrega de información para los doce (12) estudios de la muestra seleccionada, cuatro (4) es decir el 28,57% presentan tachones.
- d) Verificación realizada a las entregas oficiales de la información de estudios de transporte levantada en campo, a las áreas solicitantes.
- De los doce (12) Estudios de la muestra seleccionada, siete (7) es decir el 58,33% no se realizó la entrega formal a las áreas solicitantes.
  - De los cinco (5) estudios que cuentan con entrega formal a las áreas solicitantes, uno (1) es decir el 20% no se entregó a la persona solicitante.
- e) Otras debilidades evidenciadas:
- Lo registrado en el numeral 6.2.1. Gestión de recursos humanos, tecnológicos y económicos. "Para la realización del procedimiento actual se debe establecer dentro del plan de acción y plan de adquisiciones de la Entidad un presupuesto anual para invertir en el levantamiento de información, el cual debe ser aprobado en el comité de contratación; cualquier modificación a dicha aprobación puede ser propuesta **en los comités mensuales que se programan por parte de la Oficina Asesora de Planeación**" contraviene lo establecido en la Resolución 081 de 2020 del Comité de Contratación en su artículo quinto literal a, es función de la secretaría técnica del comité convocar a las reuniones de éste, la cual es ejercida por el Profesional Especializado Grado 3 de Contratación de la Dirección Corporativa. (negrita fuera de texto).
- En razón de lo anterior, y teniendo en cuenta que no existe coherencia entre lo que debe hacer la dependencia y la política anteriormente referida, se incumple lo establecido en el procedimiento Control de los documentos oficiales del Sistema de Gestión de TRANSMILENIO S. A., versión 4 con código P-OP-001 de agosto de 2020, en su numeral 6 Condiciones generales, que indica 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 que hacer institucional**". "Los líderes de proceso, son los responsables de garantizar la adecuada y oportuna revisión de los documentos, de aprobarlos (firmas) si cumplen con todos los requisitos de su implementación una vez oficializados y de controlar su correcta aplicación". (negrita fuera de texto).

- El numeral 6.3.2. Gestión de Organización y Verificación de la Información, da facultades a los contratistas gestores que podrían generar inconvenientes en la Entidad, debido a que se indica que "b) En caso de que el volumen de información a digitar sea alto y se requiera de apoyo adicional, los gestores de toma de información **pueden ordenar** para que la digitación la realicen los aforadores. En este caso el aforador debe enviar vía mail los archivos correspondientes al organizador de toma de información estadística en los siguientes plazos:". (negrita fuera de texto, toda vez que implica subordinación que no es una actividad para contratistas).

Conforme a la prueba realizada se evidenciaron debilidades en la aplicación de los puntos de control y cumplimiento parcial al Procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020.

Nota: En el formato R-CI-005 Reporte de Hallazgo de la Oficina de Control Interno, reportado a la Subgerencia Técnica y de servicios mediante correo electrónico del 27 de agosto de 2021, se registraron tablas e imágenes de las situaciones evidenciadas, motivo por el cual en el presente informe no se registraron.

*Posibles causas identificadas por la oficina de control interno:*

1. Debilidad en la aplicación de los documentos oficiales del proceso.
2. Debilidad en la verificación de controles en la Gestión operativa de solicitud de información Estadística.
3. En la actualización realizada en el año 2020 no se consideraron todos los aspectos que ya no aplicaban en las actividades del Procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, versión 2 con código P-ST-001 de junio de 2020.

### *Descripción los riesgos:*

- 1) Definir de manera inadecuada requisitos de demanda y transporte necesarios para establecer la demanda.
- 2) Utilización de información estadística imprecisa para la toma de decisiones en los cambios operacionales del sistema.
- 3) Los documentos del proceso de Planeación del SITP, adoptados en MIPG no se encuentren acordes a la realidad de la Entidad.

### *Impacto:*

- 1) Afectación directa a la prestación del servicio.
- 2) Modificaciones de rutas que no se ajustan a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.
- 3) Resultados adversos en las encuestas de satisfacción y percepción del usuario frente servicio.
- 4) Incumplimiento de las funciones, obligaciones y actividades propias del proceso de Planeación del SITP.

Se califica el impacto como insignificante (1), debido a que el hallazgo no genera interrupción en las operaciones de la Entidad, ni sanciones económicas.

### *Probabilidad:*

Teniendo en cuenta que en 2019 la Oficina de Control Interno generó un hallazgo, relacionado con las debilidades en las actividades de Apoyo a la gestión de información estadística de campo, se califica como la posible (3).

### *Nivel de severidad:*

Debido a que el impacto es 1 y la probabilidad es 3, el nivel de severidad se califica en bajo (3).

### *Recomendaciones:*

- 1) Revisar y actualizar el procedimiento conforme a la realidad actual de las actividades desarrolladas.

- 2) Ajustar el formulario WEB conforme a lo establecido en el procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo (P-ST-001)
- 3) Dar adecuado y efectivo cumplimiento al procedimiento de Apoyo a la gestión de información estadística de campo (P-ST-001)
- 4) Revisar y actualizar el procedimiento “Apoyo a la gestión de información estadística de campo (P-ST-001)”, evaluando las observaciones presentadas.

### *Plan de mejoramiento.*

El 31 de agosto de 2021 se socializó este hallazgo con los responsables del proceso, quienes formularon y remitieron por correo electrónico del 7 de septiembre de 2021 el respectivo plan de mejoramiento.

### **N° HALLAZGO: 3**

Inconsistencia en la Remuneración de la variable Cterminalesk a los concesionarios con terrenos asignados por el Distrito Capital para el parqueo o regulación de la flota.

### *Descripción del hallazgo o situación encontrada:*

La Oficina de Control Interno en el ejercicio de auditoría al proceso de Planeación del SITP, realizó el 13 agosto de 2021 visita a los patios o terrenos destinados al parqueo de flota del componente zonal que se relacionan a continuación:

CALLE 80 BACHUÉ Transversal 96L # 80-53

Engativá San Pablo Jericó LA Y Carrera 120 N° 17 – 37

Calle 80 Calle 90 Carrera 96 # 90 – 00

Engativá EL GACO Calle 64 # 127-51

En dicha visita, cuyo objetivo era realizar una inspección ocular del estado de los elementos mínimos que componen los patios zonales, se pudo evidenciar que en el terreno denominado ALO Calle 90 de propiedad del DADEP y administrado actualmente por el concesionario ESTE ES MI BUS, en años pasados se había realizado pago de arrendamiento por el predio. De igual forma, en el terreno denominado EL GACO, en la actualidad propiedad del IDU y actualmente administrado por GMOVIL, se evidenció



## INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE  
BOGOTÁ

que el concesionario realiza el parqueo de la flota vinculada por este concesionario en este terreno.

Con base en lo anterior se procedió a realizar los análisis correspondientes de la documentación obtenida por el grupo auditor y aportada por las áreas involucradas.

Resultado de la evaluación:

Se observó que a los concesionarios ESTE ES MI BUS (Terreno Calle 90 ALO) y GMOVIL (Terreno denominado EL GACO), TRANSMILENIO S. A. les asignó los terrenos mencionados para que adelantaran actividades de la operación y parqueo de flota, esto debido a que aún no se han entregado los patios definitivos y el periodo de transición se encuentra prorrogado. En la actualidad estos terrenos se encuentran asignados al concesionario mediante Acta de Entrega con la figura de Administración, pues al ser terrenos de uso público no es factible cobrar un canon de arrendamiento. Por otro lado, se verificó, que igualmente, a los mencionados concesionarios se les viene realizando la respectiva liquidación de la remuneración mensual por vehículo en operación (TMVZ), la cual incluye la variable CTERMINALESK, que corresponde, de acuerdo con el detalle de la formula, al pago del costo del arrendamiento mensual de terminales para vehículos de las diferentes tipologías, tal como está establecido en la fórmula de remuneración de los contratos de concesión de la fase III del sistema zonal del SITP.

Adicional a lo anterior, la Oficina de Control Interno tuvo acceso a los siguientes documentos:

Para el terreno denominado Patio calle 80 Calle 90 Carrera 96 # 90 – 00 (ALO):

a) “Contrato de arrendamiento entre TRANSMILENIO S. A. y ESTE ES MI BUS S. A. S., suscrito el 17 de septiembre de 2013 y terminado en noviembre de 2018, cuyo objeto correspondía a: “Entregar en arrendamiento el predio ubicado en la Avenida Calle 90- Avenidad Cr 96/95 G del Barrio Bachué I Etapa, localidad Décima (10) de Engativá, para la instalación temporal de un patio – taller zonal transitorio de acuerdo con lo



contenido el Decreto Distrital de 2011.” En este contrato se describen, en la cláusula segunda, las obligaciones del contratista, en las que entre otras en ellas se establece:

“5. Adecuar a su costo el terreno para que establezca de forma temporal las zonas de patio-taller de acuerdo con lo contenido el Decreto Distrital de 2011.”

“6. Instalar cerramiento de todo el predio, incluyendo las áreas no útiles para el patio transitorio zonal del SITP.”

“7. Mantener vigilancia permanente de todo el predio incluyendo las áreas no útiles para el patio transitorio zonal del SITP”.

“11. Todas las mejoras, modificaciones o adecuaciones que se realicen en el predio serán asumidos en su totalidad por el arrendatario.”

“13. Restituir el predio a TRANSMILENIO S. A. en el momento que éste así lo solicite, entendiéndose que, efectuado el requerimiento de restitución, ...”

b) “Acta de entrega del patio calle 90, suscrita entre la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.- TRANSMILENIO S. A. y la Sociedad Objeto Único Concesionaria ESTE ES MI BUS S. A. S. en el marco del contrato de Concesión No. 001 de 2010” suscrita el 29 de noviembre de 2018, es decir, posterior a la cancelación del contrato de arrendamiento mencionado anteriormente. Se destaca de esta acta lo siguiente:

“Primero Objeto: Mediante la presente Acta, TRANSMILENIO S. A. realiza la entrega de la tenencia a título de administración a EL CONCESIONARIO, **en el estado en que se encuentra el inmueble** que se describe a continuación: ...” (Negrita y subrayado fuera de texto).

“Cuarto Obligaciones del Concesionario en Relación con el Inmueble (...)

2. Custodiar el inmueble y conservarlo en condiciones de orden y limpieza.

3. Asumir, desde la fecha de esta Acta, los gastos derivados de la limpieza, conservación de la infraestructura y vigilancia respecto del inmueble.

4. Asumir, desde la fecha de esta Acta, todos los gastos inherentes a la administración del inmueble, entre otros y sin limitarse a: seguridad, servicios públicos, administrativos

y/o cualquiera que se derive de la operación y administración que pretende realizar EL CONCESIONARIO en el inmueble.

5. Asumir, desde la fecha de esta Acta, los daños ocasionados sobre la infraestructura del inmueble y los perjuicios derivados de estos, salvo los eventos de caso fortuito o fuerza mayor o por el desgaste propio del bien inmueble. (...)

7. Conservar el Inmueble en las condiciones para su utilización según su naturaleza y destinación, en términos de continuidad, eficiencia y permanencia en que el inmueble se encuentra.”

“Sexto. No Reconocimiento Por Parte de TRANSMILENIO S. A: En relación con el inmueble, las partes declaran y aceptan que:

1. No habrá reconocimiento por parte de TRANSMILENIO S. A. de ningún tipo de erogación por razón de la administración que EL CONCESIONARIO efectúe sobre el Inmueble, ni reconocimiento alguno a favor de TRANSMILENIO S.A por razón de la entrega de la tenencia de este al CONCESIONARIO.
2. No habrá reconocimiento por parte de TRANSMILENIO S. A. de ningún tipo de mejora que realice EL CONCESIONARIO durante su administración sobre el inmueble.”

“Séptimo. Restitución del Inmueble: EL CONCESIONARIO tiene la obligación de restituir a TRANSMILENIO S. A. el inmueble el 30 de junio de 2021 (esta fecha fue prorrogada a diciembre de 2021) en las mismas condiciones y/o con las mejoras que realice EL CONCESIONARIO con posterioridad al recibo del Inmueble de parte de TRANSMILENIO S. A., para las Partes suscribirán un acta de devolución. (...)

Para el terreno denominado EL GACO

“Acta de Entrega del Predio Denominado EL GACO, suscrita entre la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S. A. - TRANSMILENIO S. A. y la Sociedad GMÓVIL S. A. S. en el Marco del Contrato de Concesión No. 004 de 2010”.

“Primera. Objeto: Mediante la presente Acta, TRANSMILENIO S. A. realiza la entrega a título de tenencia y administración a EL CONCESIONARIO, en el estado en que se encuentra, el Inmueble que se describe a continuación (...).”

“Segunda. Alcance de la Entrega en Administración del Inmueble: Para los fines de la presente Acta de Entrega, el concepto “administración” contempla la tenencia y custodia del Inmueble a cargo de EL CONCESIONARIO, como zona de regulación en los términos del artículo 62D del Decreto Distrital 394 de 2019.

El CONCESIONARIO, en consecuencia, como administrador del Inmueble responde únicamente como mero tenedor de este.

Parágrafo: La entrega del Inmueble realizada mediante el presente documento, no constituye cumplimiento de la obligación de entrega de patios zonales definitivos prevista en la cláusula 14 del Contrato de Concesión.”

“Tercera. Plazo de la Administración: El plazo de administración del predio será hasta el 31 de enero de 2022 contados a partir de la suscripción del presente documento, plazo que podrá ser prorrogado de común acuerdo entre las Partes.”

“Cuarta. Restitución del Inmueble: (...)

EL CONCESIONARIO tiene la obligación de restituir a TRANSMILENIO S. A. el Inmueble en las mismas condiciones y/o con las mejoras que realice EL CONCESIONARIO con posterioridad al vencimiento del plazo.”

“Quinta. Obligaciones del Concesionario en Relación con el Inmueble: En relación con el Inmueble, EL CONCESIONARIO se obliga a: (...)

3. Custodiar el Inmueble y conservarlo en condiciones normales de uso, orden y limpieza.

4. Asumir, desde la fecha de esta Acta, los gastos derivados de limpieza, adecuaciones necesarias conservación de la infraestructura respecto de las áreas del Inmueble que sean utilizadas por EL CONCESIONARIO así como la vigilancia y mantenimiento general de todo el predio, siempre que ello no sea consecuencia de defectos

estructurales o afectaciones anteriores a la entrega del bien no conocidas o evidenciadas por EL CONCESIONARIO en las visitas de inspección, de acuerdo con lo consignado en los documentos anexos.

5. Asumir, desde la fecha de esta Acta de Entrega, todos los gastos inherentes a la administración del Inmueble, entre otros y sin limitarse a: seguridad, servicios públicos, administrativos y/o cualquiera que se derive de la operación y administración que pretende realizar EL CONCESIONARIO en el Inmueble. (...)"

"Séptima. No Reconocimientos por Parte de TRANSMILENIO S. A.: En relación con el Inmueble, las Partes declaran y aceptan que:

1. No habrá reconocimiento por parte de TRANSMILENIO S. A. de ningún tipo de erogación por razón de la administración que EL CONCESIONARIO efectuó sobre el Inmueble, ni reconocimiento alguno a favor de TRANSMILENIO S. A. por razón de la tenencia de este a EL CONCESIONARIO.
2. No habrá reconocimiento por parte de TRANSMILENIO S. A. de ningún tipo de mejora que realice EL CONCESIONARIO durante su administración sobre el Inmueble.
3. La entrega a título de administración del Inmueble a EL CONCESIONARIO no genera ningún tipo de reconocimiento económico por parte de TRANSMILENIO S. A."

Con lo descrito anteriormente, la Oficina de Control Interno deduce que los costos por la administración de los predios en los que incurren los concesionarios para adecuar estos terrenos y destinarlos para patios transitorios o de regulación bien sea el caso, han quedado descritos en los documentos mencionados. Que, en ningún caso, TRANSMILENIO S. A., debe realizar ningún pago vía remuneración por estos gastos y que a los concesionarios mencionados se les está remunerando un valor que corresponde a la variable CTERMINALES en cada pago de remuneración, por un costo en los cuales no están incurriendo los administradores de los predios públicos en mención.

La Oficina de Control Interno evidenció la materialización del riesgo Reconocimiento incorrecto en la remuneración mensual de la variable CTERMINALES por vehículo en

operación a los concesionarios a los cuales se les ha dispuesto terrenos públicos, toda vez que se les está reconociendo un valor sobre el cual no están haciendo ninguna erogación, lo que evidencia falta de seguimiento al modelo financiero y análisis técnico de la canasta de costos.

Fórmula de remuneración concesionarios fase III del componente zonal

**Para la operación no troncal:** La remuneración de la operación no troncal se realizará semanalmente, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$RZONA_i = \left\{ f(Q)_{Zonal_i} \times \left[ \sum_k \left( (TMVZ_{i,k} \times VEH_{i,k} / 4,3) + (TKMZ_{i,k} \times KM_{i,k}) \right) + (OE_{PosZona_i} \times TPASZ_i \times PP_i) \right] \right\} - ARTZ_i$$

## Revisión de TMVZ (Remuneración mensual por vehículo en operación)

Para cada "k" tipología se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado, se calculará TMVZ\_REV<sub>k</sub> aplicable a vehículos que se vinculen como nuevos al sistema con posterioridad a la revisión en cuestión (esta variable debe leerse como TMVZ<sub>k</sub> para el cálculo de la remuneración de dichos vehículos), de la siguiente forma:

$$TMVZ\_REV_k = (0,0112 \times CVEH_k) + CS_k + CImpto_k + CRevTec_k + Cterminales_k$$

Donde:

<u>CVEH<sub>k</sub></u>	Promedio de las cotizaciones de mercado para el precio del vehículo tipo "k" (se incluye el costo de la matrícula).
<u>CS<sub>k</sub></u>	Costo mensual de seguro obligatorio. Se empleará como valor de referencia el valor del seguro por vehículo nuevo.
<u>CRevTec<sub>k</sub></u>	Costo mensual de la revisión técnico mecánica.
<u>Cterminales<sub>k</sub></u>	Costo arrendamiento mensual terminales para vehículo tipo k.
<u>CImp<sub>k</sub></u>	Costo mensual del impuesto obligatorio sobre vehículo, costo promedio estimado durante la vida útil del vehículo k. Se empleará como valor de referencia un porcentaje del valor del impuesto para un vehículo nuevo. A saber:

No se logró determinar el valor remunerado por esta variable a los concesionarios mencionados por el uso de los terrenos que TRANSMILENIO S.A., asignó bajo la figura de administración, pese a que se solicitó en reiteradas ocasiones, vía correo electrónico estos valores a los enlaces de a Subgerencia Económica.

*Posibles causas identificadas por la oficina de control interno:*

- Acciones insuficientes para la solución de lo advertido en comunicaciones previas entre las áreas involucradas, tales como las siguientes: 2018IE6558-202080300-CI-31541 2021-80300-CI-07719 entre otras.

2. Falta de articulación entre las áreas para definir una alternativa optima que conlleve a la solución de la situación descrita.
3. Falta de monitoreo al modelo financiero.

*Descripción del riesgo:*

Reconocimiento incorrecto en la remuneración mensual de la variable CTERMINALES por vehículo en operación a los concesionarios a los cuales se les ha dispuesto terrenos públicos por falta de seguimiento y análisis técnico de la canasta de costos.

*Impacto:*

1. Mayores valores remunerados a los concesionarios que se les ha asignado en administración terrenos del Distrito Capital para el uso en la operación del transporte zonal.
2. Demandas de los concesionarios por inequidad en la aplicación de lo establecido en el clausulado de los contratos de concesión por reconocimiento incorrecto de variables en la remuneración
3. Investigaciones, multas o sanciones en contra de la Entidad.

El impacto se califica con el rango mayor (4).

*Probabilidad:*

Ya que es viable que el evento ocurra en la mayoría de las circunstancias, para este caso de los terrenos de propiedad del Distrito, la probabilidad se califica en probable (4).

*Nivel de severidad:*

La severidad se cataloga en extremo (16), teniendo en cuenta la valoración de la probabilidad y el impacto.

*Recomendación:*

1. Realizar los análisis jurídicos, económicos, técnicos y de costos, así como los respectivos ajustes que le permita a TRANSMILENIO S.A., tomar las acciones necesarias en la remuneración mensual por vehículo en operación de la variable

TMVZ, (la cual incluye la variable CTERMINALESK, que reconoce el pago del costo del arrendamiento mensual de terminales para vehículos de las diferentes tipologías), y que corresponda con los costos reales en los cuales los concesionarios incurren por la administración de los terrenos públicos entregados para el parqueo o regulación de la flota.

2. Realizar el cálculo de los valores cancelados en las remuneraciones en las cuales se haya aplicado la variable CTERMINALES para los concesionarios a los que se les entregó en administración terrenos del Distrito Capital, y en los casos en los que se realizaron pagos incorrectos, gestionar y lograr la recuperación de los recursos.

*Plan de mejoramiento.*

El 2 de septiembre de 2021 se socializó este hallazgo con áreas responsables, no obstante, a la fecha de corte del presente informe, la Oficina de Control Interno no ha recibido el plan de mejoramiento formulado.

**OBSERVACIONES Y OPORTUNIDADES DE MEJORA**

Recomendación 1:

Revisar la ejecución y evaluación de los controles de la matriz de riesgos de gestión, para cumplir con el numeral 8.4.2 Valoración de los controles del Manual para la gestión del riesgo en TRANSMILENIO S. A., versión 4 de noviembre de 2020, que establece:

"Para la adecuada mitigación de los riesgos, no basta con que un control esté bien diseñado, el control debe ejecutarse por parte de los responsables tal como se diseñó. Porque un control que no se ejecute, o un control que se ejecute y esté mal diseñado, no va a contribuir a la mitigación del riesgo."

Observación:

Para el periodo evaluado no se evidenció que se ejecuten el 100% de los controles relacionados con los tiempos de solicitud para la construcción de estudios de matrices origen-destino.



### Recomendación 2:

Implementar mecanismos que permitan que la información del seguimiento que se reporta a la Oficina Asesora de Planeación se realice de forma oportuna y consistente conforme al Plan de Acción Institucional formulado por cada dependencia en la vigencia y en los casos que se requiera solicitar los ajustes correspondientes.

### Observaciones:

- La Subgerencia Económica reportó de forma extemporánea el seguimiento con corte a 30 de junio de 2021, a la Oficina Asesora de Planeación.
- En el Plan de Acción Institucional de la Subgerencia Económica dos productos y o metas el porcentaje de avance esperado para el periodo era de 0, no obstante, la dependencia reportó avances del 30% y 35% lo que podría evidenciar debilidades en la planeación de los compromisos o subestimación de las metas.
- En el Plan de Acción Institucional de la Subgerencia Técnica y de Servicios un producto y o meta el porcentaje de avance esperado para el periodo era de 0, no obstante, la dependencia reportó avance del 52,23% situación que podría evidenciar debilidades en la planeación de los compromisos o subestimación de las metas.

### Recomendación 3:

Dar cumplimiento a lo establecido en el Procedimiento de Acciones Correctivas, preventivas y de mejora del Modelo de Gestión Institucional, con código P-OP-017 de noviembre de 2018 y realizar el seguimiento hasta lograr su cumplimiento.

### Observación:

El indicador denominado "Número de proyectos planeados y controlados", para el primer trimestre se planearon 16 proyectos y el valor máximo establecido en la ficha técnica es de 8, de lo cual no se evidenció formulación de acciones correctivas y de mejora en la matriz de ACPM relacionadas con la desviación



### Recomendación 4:

Dar continuidad al cronograma de implementación de las Unidades Funcionales de la fase V del sistema zonal del SITP, además, realizar todas las acciones pertinentes y de competencia del Proceso de Planeación del SITP para que se mitiguen posibles atrasos en la implementación de la mencionada fase y disminuir la probabilidad de reclamos económicos de los diferentes concesionarios por afectaciones en las fechas programadas para iniciar operaciones.

### Observación:

Si bien para el corte del 4 de agosto de 2021 se encuentran 17 buses por implementar operaciones, correspondientes al 2% de la flota proyectada inicialmente para esta fecha, es importante que se tomen medidas para evitar el incumplimiento de la implementación a 31 de diciembre de 2021.

### Recomendación 5:

Dar continuidad al proceso de chatarrización de los vehículos provisionales del SITP, fortaleciendo las actividades de monitoreo para identificar posibles situaciones que pongan en riesgo la implementación del 55% (1.049) de los vehículos faltantes y así dar cumplimiento a lo estipulado en los otrosíes de mayo de 2019 en cuanto a la desintegración física total y a los cronogramas definidos con fecha límite a 31 de diciembre de 2021.

### Observación:

Desde el 2019 que se inició el proceso de desintegración de vehículos para dar cumplimiento a los compromisos establecidos en los otrosíes estructurales, con corte a junio de 2021 se han chatarrizado 869 vehículos, es importante resaltar que el 62% correspondiente a 537 se llevó a cabo durante el primer semestre de 2021, quedando pendientes por chatarrizar 1.049, incluyendo los 349 con limitaciones jurídicas, que se espera ejecutar en el segundo semestre de 2021, lo que demandará un seguimiento especial para implementar acciones correctivas en caso de desviaciones.

### Recomendación 6:

Implementar mecanismos que permitan evidenciar que el proceso de verificación a la calidad de los datos recolectados en campo y digitados se efectúa al 100% de los estudios, así como la retroalimentación de los resultados obtenidos, puesto que solo se cuenta con aquellos casos en los que se presentan inconsistencias.

### Observación:

En once (11) de los doce (12) estudios de la muestra seleccionada no se evidenciaron soportes de la verificación de la calidad de los datos recolectados en campo y digitados ni de los resultados obtenidos cuando tal verificación se realiza, conforme a lo establecido en el numeral 6.3.3. Controles para el aseguramiento de la calidad en la toma de información.

### Recomendación 7:

Fortalecer los controles asociados al proceso de Aforos, correspondientes al control de horas en Excel, el seguimiento al IBC y las planillas de control de horas (físico).

### Observaciones:

- Se evidenció que el control de horas presenta debilidades (archivo Excel), debido a que no permite establecer cuántas horas ejecutadas corresponden realmente a cada mes, puesto que se presentan acumuladas para el periodo cobrado y no para el mes efectivamente ejecutado.
- Se evidenció que el control del IBC presenta debilidades, debido a que no permite establecer cuánto es del valor realmente ejecutado que corresponde a cada mes, puesto que se presenta acumulado para el periodo cobrado y no para el mes efectivamente ejecutado.
- Se evidenció que las planillas de control de horas en campo presentan debilidades (documento físico), si bien no es un documento debidamente adoptado en el MIPG, si es utilizado para realizar el proceso de verificación preliminar de las horas ejecutadas.

**Recomendación 8:**

Dar continuidad al monitoreo constante a las 4 rutas que aún continúan en servicio (Ruta Circular San Mateo, G520, FF402 y FF409), con el fin de definir si éstas atienden una demanda y dan acceso suficiente al sistema para decidir una fecha de suspensión, de tal forma que se minimice el riesgo de pago de por kilómetros ejecutados que no generen beneficio para los usuarios.

**Observaciones:**

De la verificación realizadas se observó que, de las seis (6) rutas implementadas por contingencia durante el periodo evaluado, tres (3) de ellas ya fueron suspendidas, las otras tres (3) que se presentan a continuación, se encuentran aún en funcionamiento:

**Tabla:** Rutas aún en funcionamiento

RUTA	DESCRIP.	APROBACIÓN EN CD KEZ	FECHA DE IMPLEMENTACIÓN
<b>RUTA CIRCULAR SAN MATEO</b>	Refuerzo	11-may-21	12-may-21
<b>G520</b>	nueva	11-may-21	13-may-21
<b>FF402</b>	extensión	21-may-21	24-may-21

**Fuente:** Información suministrada por la Subgerencia Técnica y de Servicios

**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, correctivas y de corrección que eliminen las causas de los hallazgos 1 y 3.

Para lo anterior, si las dependencias responsables del proceso 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



## INFORME DE AUDITORÍA



ALCALDÍA MAYOR DE  
BOGOTÁ

dentro del alcance establecido, por lo tanto, es responsabilidad del área auditada, efectuar una revisión de carácter general sobre los aspectos evaluados.

Cualquier información adicional, con gusto será suministrada.

Cordialmente,

**LUIS ANTONIO RODRÍGUEZ OROZCO**

Jefe Oficina de Control Interno

**Elaboró:** Katherine Prada Mejía – Profesional Universitario Grado 3, Oficina de Control Interno

Oscar Pulgarin Lara – Profesional Universitario Grado 4, Oficina de Control Interno

José Luis Soto Dueñas – Contratista, Oficina de Control Interno

Nohra Lucia Forero Cespedes – Contratista, Oficina de Control Interno

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