



**OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

N° INFORME: OCI- 053 -2019

PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD: Infraestructura Estaciones

RESPONSABLE DEL PROCESO/SUBPROCESO/ACTIVIDAD:

Dirección de Modos Alternativos y Equipamientos Complementarios

EQUIPO CONSULTOR: Oscar Pulgarín Lara, Profesional Universitario Grado 04.

Germán Ortiz Martín Contratista, Contratista

OBJETIVO(S):

1. Evaluar la Administración del Riesgo relacionada con el Mantenimiento a la Infraestructura de las Estaciones del Componente Troncal del Sistema Transmilenio.
2. Evaluar el diseño y efectividad operativa en la aplicación de controles necesarios para mitigar los riesgos asociados a esta actividad.

ALCANCE:

La Oficina de Control Interno planteó un ejercicio de consultoría para verificar el cumplimiento de las actividades derivadas de los contratos para mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de las estaciones del Sistema de Transmilenio. Para ello se tomaron como criterios las obligaciones generales de los contratos 684, 706 y 750 de la vigencia 2018, todo bajo el enfoque de prevención, evaluación, seguimiento, monitoreo, operación, gestión y administración de los principales riesgos asociados al proceso responsable, con el fin de validar los controles internos identificados y registrados en los diferentes documentos del contrato, en el periodo transcurrido de enero a mayo de 2019.

DECLARACIÓN:

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



OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

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) Contratos 648, 706 y 750 de 2018 con sus respectivos anexos.
- 2) Matriz de riesgos proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP V3
- 3) Facturas de pago de los meses de enero, febrero y marzo de 2019.
- 4) Procedimiento P-DM-002 Inspección de Infraestructura V1 Octubre de 2016.

RIESGOS CUBIERTOS:

1. Para determinar los principales riesgos de este ejercicio, se tomó como punto de partida la matriz de riesgos del proceso Supervisión y Control de la Operación del SITP V2, publicada en la intranet de al 29 de mayo de 2019.
2. Así mismo, por parte del equipo consultor y basado en el desarrollo de las pruebas se identificaron otros riesgos no contenidos en la matriz anterior:
 - a. Pérdida de imagen Institucional
 - b. Inconsistencias o fallas en la supervisión de la interventoría de los contratos
 - c. Multas por incidentes o accidentes en las estaciones y/o portales.

FORTALEZAS:

1. El personal de la Dirección de Modos Alternativos y Equipos Complementarios, responsable del mantenimiento de la infraestructura de estaciones demostró amabilidad, diligencia y disposición frente a los requerimientos del equipo consultor, así como para la concertación de reuniones, acorde con los tiempos disponibles de los consultores.



OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

A. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO REALIZADO:

De conformidad con el Plan Anual de Actividades de la Oficina de Control Interno de la Entidad correspondiente al año 2019, se adelantó una consultoría al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos asociados al mantenimiento de la infraestructura de estaciones de sistema Transmilenio, para lo cual se realizó lo siguiente:

- a) **Entendimiento de las actividades asociadas a los Contratos 648, 706 y 750 de 2018:** Se llevó a cabo reuniones de entendimiento con la Directora del proceso y su equipo de trabajo asignado al apoyo de la supervisión de los contratos 648, 706 y 750 de 2018, con el fin de conocer la estructura, roles y segregaciones funciones y/o actividades del equipo, de igual manera se tomaron los riesgos definidos en la matriz del proceso “*Supervisión y Control de la Operación del SITP V2*”, publicada en la intranet al inicio de este ejercicio de Consultoría, así como el estudio documental al procedimiento P-DM-002 Inspección de Infraestructura V1 Octubre de 2016, incluyendo entrevistas realizadas a los colaboradores responsables de las diferentes actividades del proceso y en entrevistas adelantadas con las áreas encargadas del Proyecto mencionado entre las cuales se encuentra la Dirección Técnica de Seguridad.
- b) **Identificación de riesgos y Controles:** Luego de analizar la documentación, se identificaron los riesgos claves que pueden impactar el mantenimiento de la Infraestructura de estaciones del Sistema Transmilenio, así como la existencia de controles efectivos que mitiguen su materialización. De igual forma, se verificó el mapa de riesgos de gestión de la Entidad, asociado al proceso de “*Supervisión y Control de la Operación del SITP V2*”

Así mismo la Oficina de Control Interno en el análisis de la documentación identificó los riesgos “*Perdida de imagen Institucional*” y “*Multas por incidentes o accidentes en*”



OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

las estaciones y/o portales” (Estado de Puertas y otros aspectos de seguridad de la Infraestructura Institucional).

De igual manera se tuvieron presentes las actividades del informe de la evaluación por dependencias con corte a marzo 31 de 2019, los compromisos asociados al Mantenimiento de Infraestructura de Estaciones así:

- Para el producto *“Cambio de más del 90% del piso priorizado para cambio en las estaciones según informe elaborado”*, la dependencia definió cuatro (4) actividades necesarias para el logro del producto, las cuales para el primer trimestre de 2019 se proyectó alcanzar un 10% de lo programado para la vigencia. De acuerdo con el seguimiento realizado, se evidenció que las mismas fueron ejecutadas en su totalidad. Por lo anterior, el producto, alcanzó una calificación del 100%.
- Para el producto *“147 estaciones del Sistema Transmilenio con Acciones de Mantenimiento Preventivo, Correctivo y de Mejoramiento de las Condiciones Físicas”*, corresponde a una meta de inversión, la cual fue definida como meta constante, es decir, que durante la vigencia 2019 deberá ser cumplida al 100% para cada trimestre. Se evidenció su cumplimiento al 100% del trimestre a través de las actividades realizadas bajo el Contrato 684 de 2018 con Consorcio BRT Mantenimiento 2020.
- Para el producto *“100% de Estaciones en Condiciones Óptimas para el Servicio Incluyendo Aseo y Equipamiento Adicional”*, corresponde a una meta de inversión, la cual fue definida como meta constante, es decir, que durante la vigencia 2019 deberá ser cumplida al 100% para cada trimestre. Se evidenció su cumplimiento al 100% del trimestre a través de las actividades realizadas bajo el contrato 684 de 2018 con Consorcio BRT Mantenimiento 2020.



OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

- c) **Diseño del programa de trabajo:** Basados en el entendimiento adquirido, se diseñó la programación del trabajo de consultoría, cuyo contenido correspondió a las diferentes pruebas de recorrido en el sitio de operación del sistema, de modo que a través de su ejecución permitieran determinar la existencia, funcionalidad y aplicación de los controles y requisitos identificados para el proceso.
- d) **Obtención y análisis de la información objeto de consultoría:** Teniendo en cuenta la metodología definida por la Oficina de Control Interno de la Entidad, fue solicitada la información objeto de consultoría a cada una de las áreas que intervienen en la supervisión del mencionado contrato, para seleccionar muestras con el fin de validar los controles claves y requisitos establecidos en el proceso. Lo anterior mediante aplicación de pruebas de observación, indagación y comparación dado el alcance definido. Dado la consecución de la misma por parte de los responsables de supervisión, ésta se allegó progresivamente a la Oficina de Control Interno, en razón a la densidad de la documentación.
- e) **Definición oportunidades de mejora:** Como parte del proceso de comparación entre el criterio (el estado correcto del requisito) y la condición (el estado actual) durante la consultoría, se encontraron diferencias entre ambos y esta fue la base para elaborar el presente informe.
- f) **Análisis y socialización del informe con líder del proceso:** Durante los días 14 y 17 de junio de 2019, se efectuaron reuniones con los líderes de proceso, con el objetivo de comunicar el trabajo realizado y las observaciones identificadas durante el ejercicio y el día 18 se socializó el informe con el Directora de la Dirección de Modos Alternativos y equipamiento complementario y su equipo de trabajo.
- g) **Plan de Mejoramiento:** Se reiteró durante la reunión de socialización, que, para la implementación de las acciones correctivas, preventivas y/o de mejora derivada del presente informe los responsables del proceso deben elaborar el respectivo Plan de mejoramiento de acuerdo con los lineamientos definidos por la Entidad.



En consecuencia, a continuación, se relacionan los aspectos evidenciados:

1. Actividad de Prueba de Campo Infraestructura Estaciones

1.1. Definición de lineamientos y criterios para el tiempo de intervención transcurrido desde el reporte de la novedad.

Se realizó una visita de campo por parte de la Oficina de Control Interno a la infraestructura de las estaciones seleccionadas de la Troncal NQS central, así como a seis (6) portales que equivalen al (75%), con los siguientes criterios específicos para determinar la muestra:

- ✓ Los reportes resumen de intervención de todas las estaciones del sistema durante el último trimestre de 2019.
- ✓ Los memorandos de novedades y seguimientos que emitió la Dirección Técnica de Seguridad a la Dirección de Modos Alternativos en donde se informa el estado de novedades de los portales de sistema.
- ✓ Las novedades cuyo nivel de importancia es de mayor incidencia para la seguridad de los usuarios, tales como: pisos, escaleras, riesgos eléctricos, piezas de techo sueltas, entre otros.

Con lo anterior, se determinó una muestra aleatoria simple de 26 novedades, con un 92% de nivel de confianza, error muestral de 5% y proporción de éxito del 3%.

1. Se evidenció que, del total de 26 novedades a verificar, se encontraron veintiún (21) casos sin solucionar en un promedio de 148 días desde que se reportó la novedad.
2. Tres (3) novedades solucionadas que tenían un promedio de 355 días y
3. Dos (2) novedades en proceso en el orden de los 101 días.



OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

- No obstante lo anterior, no se evidenció que existan lineamientos documentados, mediante los cuales se reglamenten los tiempos en que se debe dar respuesta y/o atención a las novedades reportadas, esto significa que no se cuenta con controles diseñados ni aplicados que mitiguen los riesgos identificados por la Oficina de Control Interno.
- Por otra parte, se evidenció que el archivo de novedades en donde se consolida y registra por parte del personal de TRANSMILENIO S.A, proveniente de las comunicaciones por radio y/o teléfono de la fuerza operativa, no está archivado en el File Server de la Entidad, es decir, la unidad dispuesta por la Dirección de TIC que permita hacer back up de la información y almacenar en red, si no que se encuentra en el disco local del computador.
- Así mismo no se consolidan todas las novedades, dado que por criterios adquiridos por la experiencia del personal se deben atender prioritariamente por teléfono, lo que incrementa el riesgo de multas, sanciones y/o demandas debido a que no se ejecuten obras en la infraestructura del sistema.

1.2. Deterioro y falta de mantenimiento a la infraestructura de estaciones y portales evidenciado.

Se evidenciaron debilidades en mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de las doce (12) estaciones objeto de la muestra y los seis (6) portales visitados por la Oficina de Control Interno, de los cuales se describen a continuación los aspectos más significativos:

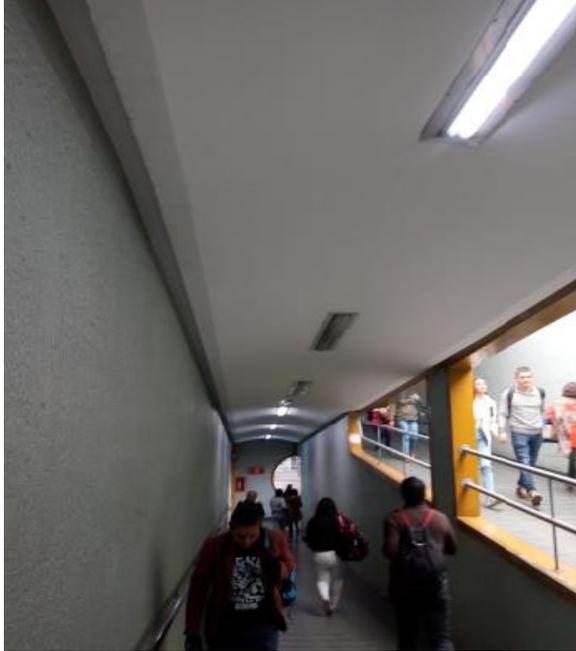
Portal Suba:

- Los tableros eléctricos en las bombas de eyección (costados norte y sur entre plataformas) y los cuartos eléctricos de luminarias en las plataformas 1 y 2 se encuentran sin señalización correspondiente a riesgo eléctrico.

- Se identificó riesgo de afectación a equipo de cómputo que registra la información del ciclo parqueadero del portal suba cerca a la reja y cuando llueve el agua lluvia que cae perpendicularmente y atraviesa la reja. (Actualmente improvisaron unas lonas sobre la reja para minimizar el riesgo.)
- Los tanques de ACPM en el cuarto de planta eléctrica no tienen señalización del riesgo asociado, solo uno indica que contiene ACPM.

	
<p>Los tableros eléctricos en las bombas de eyección (costados norte) sin señalización ni restricción.</p>	<p>Los tableros eléctricos en las bombas de eyección (costados Sur) sin señalización ni restricción.</p>
	
<p>Los tanques de ACPM en el cuarto de planta eléctrica sin señalización.</p>	<p>Planta eléctrica sin señalización, sin señalización.</p>

Portal Norte: Se encontró que los tableros eléctricos en pasillos (rampas de acceso plataforma 1 y 2), no cuentan con señalización y se evidenció deterioro de pisos en plataforma y lámparas fundidas.

	
Rampas de acceso plataforma 1 con lámparas fundidas y/o dañadas	Rampas de acceso plataforma 2 con lámparas fundidas y/o dañadas
	
Deterioro de piso en plataforma	Deterioro de piso en plataforma

Portal Calle 80: Se evidenciaron cintas antideslizantes en escaleras deteriorados y desgastadas, así como demarcación desgastada, presencia de cables sueltos y sin protección. Adicional se observó Filtración de agua en el Túnel y cables sueltos en el área administrativa.

	
<p>Filtración de agua en Túnel.</p>	<p>Escaleras deterioradas y desgastadas.</p>
	
<p>Acceso de túnel con demarcación desgastada</p>	<p>Cables sueltos en el área administrativa</p>

Portal Sur: Deficiente estado, presentando baldosas partidas, no se evidencia señalización respecto al riesgo eléctrico, falta señalización en los cuartos eléctricos.

	
<p>Baldosa Partida en Plataforma</p>	<p>Baldosa Partida en escaleras</p>
	
<p>Cuarto eléctrico sin señalización</p>	<p>Tablero eléctrico sin señalización</p>

Portal Usme: Se observaron huecos en las baldosas que pueden generar caídas a los usuarios del sistema, las cintas antideslizantes de las rampas y escaleras de acceso a plataformas se encuentran desgastadas, la señalización de las rutas de evacuación y salidas de emergencia carecen de iluminación.



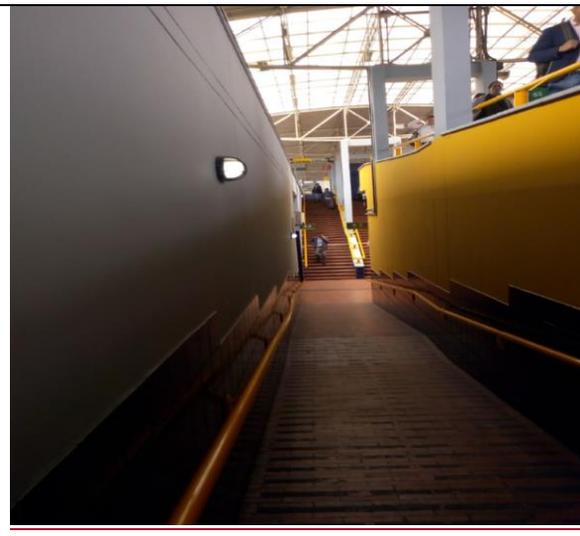
Huecos en las baldosas del piso



Rampa sin señalización

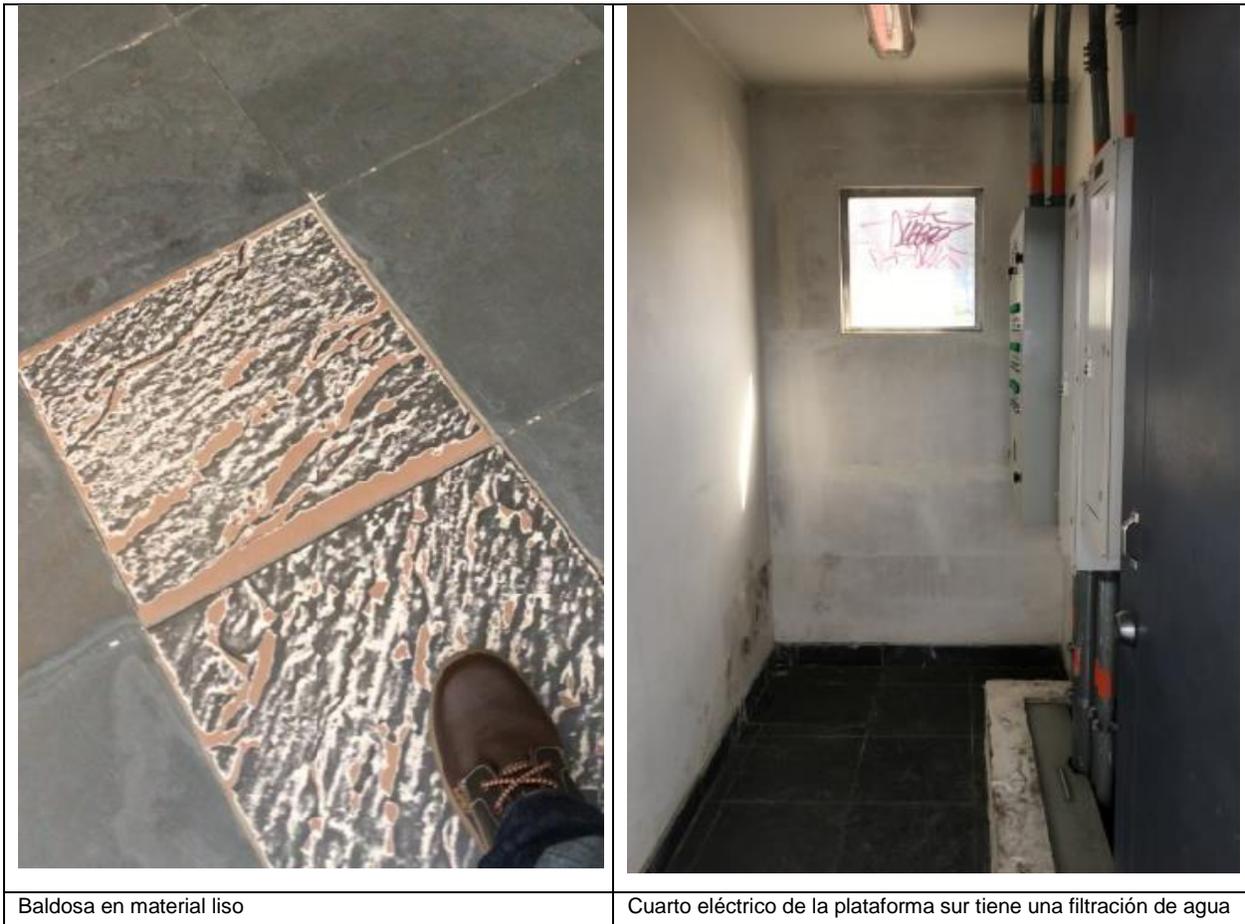


Señalización de las rutas de evacuación y salidas de emergencia son insuficientes



Señalización de las rutas de evacuación y salidas de emergencia carecen de iluminación.

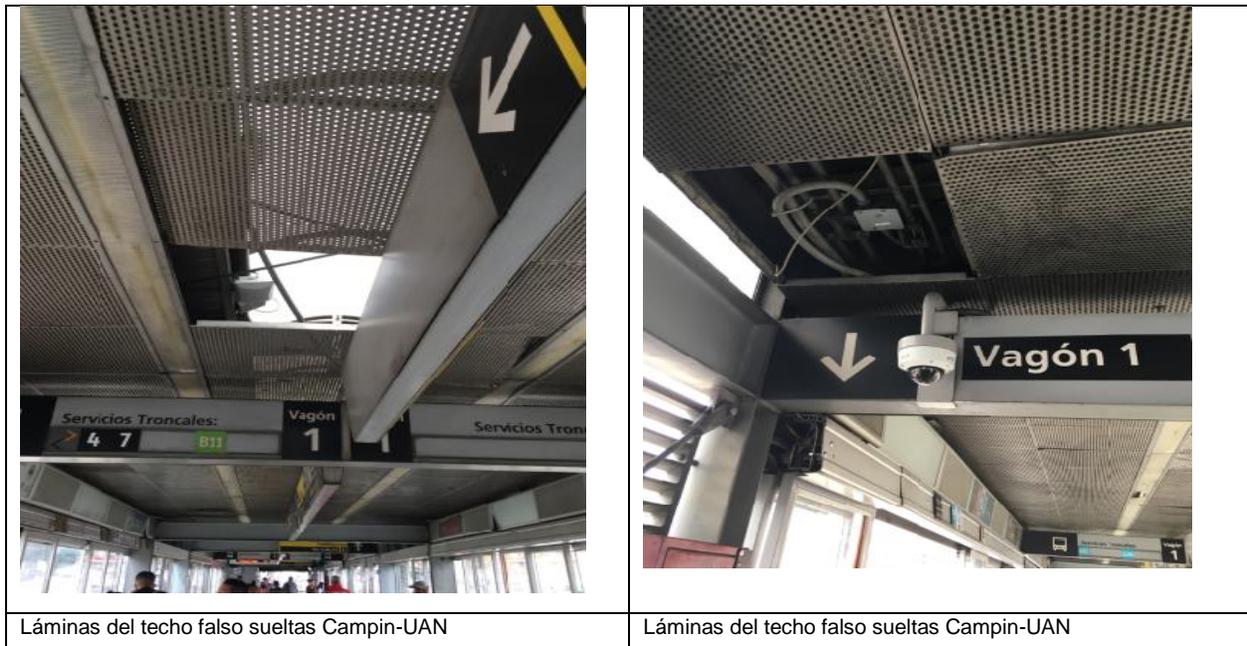
Portal El Dorado: Se evidenciaron baldosas negras cambiadas por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU (en la curva del túnel sur) en material liso, se pueden generar caídas sobre nivel a los usuarios (se tienen antecedentes de caídas), el cuarto eléctrico de la plataforma sur tiene una filtración de agua, generando un encharcamiento y aumentando los riesgos de accidentes eléctricos. Adicionalmente se evidenció que la puerta de la oficina de Policía Nacional Portal el Dorado (Piso 2 Entrada Oriental Portal Dorado) se encuentra sin cerradura, la cual tiene radios y equipos de comunicación expuestos y sin seguridad.



Baldosa en material liso

Cuarto eléctrico de la plataforma sur tiene una filtración de agua

Estaciones NQS: En 4 de 12 (33,3%) de las estaciones visitadas por la Oficina de Control Interno, que corresponden a: Movistar Arena, Campin-UAN, U Nacional y Paloquemao se evidenciaron zonas con las láminas del techo falso sueltas, algunas se encuentran a punto de caer lo que puede generar accidentes a los usuarios.



Las barandas de seguridad en el sendero peatonal que conecta a los vagones en 2 de 12 (17%) de las estaciones visitadas y que corresponden a CAD y Paloquemao, están a una altura baja lo que puede generar caídas hacia el exterior de la estación (Av. NQS), principalmente en situaciones de alto flujo de usuarios o resbalones cercanos a las barandas.

Adicional se observó que las barandas de seguridad en el sendero peatonal que conecta los vagones en la estación Castellana NQS presenta un alto nivel de vulnerabilidad a evasión y seguridad para los usuarios al poder pasar de un costado al otro, ocasionando posibles caídas.

	
<p>Sendero peatonal que conecta los vagones en la estación Castellana NQS</p>	<p>Sendero peatonal que conecta los vagones en la estación Castellana NQS</p>

Portal Américas: Se observó que los cuartos eléctricos de luminarias ubicados en plataforma 1, 2 y 3 no tienen señalización de área, los tableros eléctricos ubicados en los cuartos eléctricos de cada plataforma no cuentan con señalización e identificación, la señalización de instrucciones de uso y aprisionamiento en ascensor se encuentran deterioradas, en el ascensor plataforma 2 no se evidencia esta señalización. Adicional, durante el recorrido realizado por Oficina de Control Interno, se materializó un incidente en la plataforma del portal debido a que un pendón de la publicidad de la marca “*supericas*” desprendió una lámpara, los tubos cayeron al piso y el balastro quedó colgando pudiendo esto causar un accidente tanto a los usuarios que pasaban por el lugar en el momento, como un riesgo eléctrico. (Ver video).

De igual manera en el recorrido realizado por la Oficina de Control Interno, se observó que las puertas en la NQS (Campin, Movistar Arena, CAD, Av Chile 72) se encontraban en condiciones defectuosas.

En consecuencia, para el total de las estaciones y portales descritos anteriormente por la Oficina de Control Interno, se evidenció que para las 26 novedades objeto de la presente consultoría, 22 es decir el 85% no han sido atendidas ni solucionadas y una de las 26 no pudo ser revisada por la Oficina de Control Interno, en razón a que la persona encargada de abrir los cuartos eléctricos en el Portal Américas se encontraba atendiendo una contingencia de una lámpara que había colapsado, tal y como se refleja en la siguientes imágenes:

	
<p>Lampara floja y desprendida en plataforma Américas 19/06/2019 hora 1:06 pm</p>	<p>Caída de lampara al suelo de la plataforma Américas 19/06/2019 hora 1:10 pm</p>



**OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

2. Actividad - Revisión contrato 684 (Operador) y 706 (Interventoría) de 2018:

- De la verificación adelantada a los compromisos legales de los contratos 684 y 706 en el portal SECOP y aplicativo JSP7, se evidenció debilidad en el control de documentos, ya que una vez revisados la documentación en el portal SECOP al Consorcio BRT TRANSMILENIO 2020, se encontró que en las facturas DE VENTA No. 1, 2 y 3 de fechas 13 de marzo, 11 de abril y 15 de abril de 2019 respectivamente fue registrado el mismo periodo de facturación (16 de enero al 15 de febrero de 2019).
- Para el contrato 706 de 2018, una vez verificada en el SECOP en la sección de pagos, se evidenció error de digitación del monto de la factura # 3 de fecha de recepción 17/05/2019 por valor de \$172.604.647 COP y el valor correcto es \$172.404.647 COP

3. . Actividad - Cumplimiento contrato 750 de 2018 (Fuerza Operativa)

Se realizó una prueba de verificación de las tarjetas usuarios asignadas al contrato 750 de 2018, correspondiente a la fuerza operativa y se detectó que para los meses de enero de 2019 estaban asignadas 76 tarjetas versus 38 inspectores de Infraestructura asignados al contrato. La respuesta obtenida por la Dirección Técnica de Modos Alternativos mediante correo de fecha 14 de junio de 2019 sobre la inconsistencia encontrada, es que el número de tarjetas era acorde y habían incluido otros movimientos que no hacían parte del contrato 750 de 2018.

Mes	Periodo	lunes a sábado:	lunes a sábado:	lunes a sábado:	Domingos y Festivos	Domingos y Festivos	Domingos y Festivos
#	Muestra de 33 Inspectores x mes	Turno 4:30 a 11:00	Turno 11:00 a 17:45	Turno 17:45 a 00:30	Turno 5:30 a 11:30	Turno 11:30 a 17:30	Turno 17:30 a 23:30
1	Enero 2019	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Febrero 2019	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	Marzo 2019	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Marca de revisión: (X Ausencia de turno) y (✓ Registró Ingreso al Turno)



OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

Por lo anterior se procedió, con la información solicitada del contrato 750 de 2018, a realizar una verificación de tiempos, movimientos y coherencia entre los turnos estipulados en el anexo (1) del respectivo contrato, tomando una muestra de 33 inspectores lo cual representa el 95% de Nivel de confianza, proporción de éxito 3% y un error muestral de 2%, encontrando los siguientes resultados:

En consecuencia, se evidenció que según los registros de validación de las tarjetas el personal de inspectores ingresó a los turnos correspondientes a realizar las labores asignadas. Sin embargo, en concordancia con el punto “1.1 Definición de lineamientos y criterios para el tiempo de intervención transcurrido desde el reporte de la novedad”, de este informe y basados en las entrevistas con el personal de TransMilenio se evidencia la necesidad de mejorar los procesos de comunicación entre la conexión entre TRANSMILENIO S.A, entre la Interventoría y el contrato de mantenimiento.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES

1. Definir lineamientos y documentarlos, mediante los cuales se reglamenten los tiempos en que se debe dar respuesta y/o atención a las novedades reportadas, con el fin de contar con controles diseñados y aplicados que mitiguen los riesgos identificados por la Oficina de Control Interno.
 - Se evidenció debilidades para la intervención de novedades en portales y estaciones, según lo descrito en el numeral 1.1 Definición de lineamientos y criterios para el tiempo de intervención transcurrido desde el reporte de la novedad.
2. Dar cumplimiento al Manual M-DT-001 Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información, versión 2 de julio de 2018, frente al almacenamiento copias de seguridad de la información, en cuanto a la información que se registra en la matriz que diligencia las novedades que se reportan en la vía por la fuerza operativa.



OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

- Se evidenció que el archivo que consolida y registra la información de la matriz de novedades de la fuerza operativa al interior de TRANSMILENIO S.A no se encuentra en el File Server de la Entidad, sino en el archivo local del equipo de cómputo del colaborador responsable de la labor.
3. Priorizar y atender las novedades reportadas por la Dirección Técnica de Seguridad en materia de mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura de las estaciones y portales del sistema, de modo que se evidencie adecuado mantenimiento a la infraestructura en Estaciones y portales para que se gestionen los riesgos asociados al deterioro de la infraestructura, que redundará en la seguridad de los usuarios.
- Se evidenció en prueba de recorrido veintiséis (26) casos sin solucionar en un promedio de 148 días desde que se reportó la novedad, en los portales Suba, Norte, Calle 80, Sur, Usme, El Dorado, Américas y algunas Estaciones NQS visitadas en la muestra de la OCI, tal como se describe en el numeral 1.2 del presente documento.
4. Requerir al Contratista mayor nivel de calidad en la presentación de la facturación reportada en los informes mensuales, en especial del periodo que está describiendo en su respectiva factura.
- Se evidenció, tal como se describe en el punto 2 del presente informe “Actividad - Revisión contrato 684 (Operador) y 706 (Interventoría) de 2018” que las facturas de Venta Consorcio BRT TRANSMILENIO 2020 No. 1, 2 y 3 de fechas 13 de marzo, 11 de abril y 15 de abril de 2019 respectivamente fue registrado el mismo periodo de facturación (16 de enero al 15 de febrero de 2019).



OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

5. Tomar acciones correctivas para evitar errores de digitación en las facturas relacionadas con el contrato 706 de 2018, así como corregir en el portal SECOP el valor de la factura de fecha de recepción 17/05/2019 y adoptar mayores niveles de control en la supervisión para los vistos buenos de pago.
 - Se evidenció error de digitación en el monto de la factura #3 de fecha de recepción 17/05/2019.
6. Evaluar la posibilidad de unificar las solicitudes de novedades evidenciadas en vía en una aplicación de un software sencillo de bajo costo (posibilidad in House) que reporte directamente a la Interventoría y desde TRANSMILENIO S.A, se tenga el control para los niveles y prelación y categorización que por experiencia se deba accionar.
 - Se evidenció en la actividad del punto 3 de este informe. *“Cumplimiento contrato 750 de 2018 (Fuerza Operativa)”*, que se realiza una labor de conexión en TRANSMILENIO S.A, entre la Interventoría y el contrato de mantenimiento la cual puede ser automatizarse y generar mejores tiempos para los niveles de servicio, sin que TRANSMILENIO S.A pierda el control como organismo gestor y pueda realizar la labor de seguimiento de manera más detallada y en tiempo real.
7. Actualizar el Procedimiento P-DM-002 Inspección de Infraestructura V1 Octubre de 2016 a la dinámica y cambios actuales de operación.
 - Como parte de la documentación utilizada para el ejercicio de consultoría por parte de la OCI, y de acuerdo a las entrevistas realizadas al personal responsable del proceso, se observó que se realizan actividades derivadas de la dinámica de la inspección de infraestructura que no están registradas en el procedimiento actual, adicionalmente se aplican controles que tampoco están registrados en ningún documento y que impactan al proceso dejando al descubierto el riesgo de pérdida de la memoria institucional y debilidad en la gestión del conocimiento, ya que si bien los profesionales que forman parte de la Dirección Técnica de Modos Alternativos conocen el que hacer, no se evidenció que muchas de las actividades desarrolladas se encuentren consignadas en la documentación existente, razón por la cual y en



**OTROS INFORMES DE LA
OFICINA DE CONTROL INTERNO**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ

concordancia con lo descrito en el numeral 3 del del procedimiento se hace necesario realizar los ajustes de actualización correspondiente: *“...La revisión y/o actualización de este procedimiento deberá hacerse cuando la Dirección Técnica de Modos Alternativos y Equipamiento Complementario lo considere pertinente...”*

Las oportunidades de mejora relacionadas en el presente informe corresponden a la evaluación de una muestra, por lo tanto, es responsabilidad de la Dirección Técnica de Modos Alternativos y Equipamiento Complementario efectuar una revisión de carácter general sobre los aspectos evaluados.

Con base en lo anterior, es deber de los responsables de cada proceso de conformidad con lo establecido en el Procedimiento de Acciones Correctivas, Preventivas y de Mejora, la formulación del plan de mejoramiento con acciones correctivas y/o preventivas para que se eliminen las causas generadoras de las desviaciones encontradas en la gestión. Dicho Plan de Mejoramiento deberá formularse en el formato R-CI-011 Plan de Mejoramiento, el cual se encuentra en la Intranet de la Entidad en el micrositio del MIPG, en el Proceso de Evaluación y Mejoramiento de la Gestión y enviado a la Oficina de Control Interno.

Bogotá D.C., 28 de junio de 2019.

OSCAR PULGARÍN LARA

Jefe Oficina de Control Interno (E)

Elaboró: Oscar Pulgarín Lara / Germán Ortíz Martín
Revisó: Luz Marina Díaz Ramírez