



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



**N° INFORME:** OCI-2019-082

**PROCESO / ACTIVIDAD REALIZADA:** Consultoría al componente de Seguridad Operacional Vial del Plan Integral de Seguridad del Sistema TransMilenio.

**EQUIPO AUDITOR:** José Luis Soto Dueñas - Contratista

### **OBJETIVOS:**

- 1) Realizar consultoría sobre el grado de implementación del Plan Integral de Seguridad en el componente de Seguridad Operacional Vial asociado con el Sistema TransMilenio, el cual forma parte del proceso de Supervisión y Control de la Operación y es liderado en la entidad por la Dirección Técnica de Seguridad.
- 2) De igual forma y desde el Plan Integral de Seguridad en el componente de Seguridad Operacional Vial, verificar el seguimiento a los Planes estratégicos de seguridad vial, formulados por los concesionarios activos al corte de la consultoría.

### **ALCANCE:**

El alcance previsto para este trabajo de consultoría comprende la evaluación de los controles internos, la identificación de oportunidades de mejora, al componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema Transmilenio, el cual es liderado por la Dirección Técnica de Seguridad, así como el seguimiento a los planes estratégicos de seguridad formulados por los concesionarios activos entre el 01 de noviembre de 2018 y el 31 de octubre de 2019, para lo cual se tuvo en cuenta las siguientes actividades:

- a) Estadísticas y cifras de accidentalidad vial en el sistema TransMilenio.
- b) Informes e investigaciones de accidentes viales en el Sistema y las acciones tomadas por la Entidad.
- d) Verificación de soportes de las capacitaciones suministradas por la Entidad a Operadores y/o instructores en materia de seguridad operacional vial.



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- e) Análisis y verificación de las inspecciones realizadas por la interventoría a los siguientes aspectos: conducción preventiva, control de velocidad, control de alcoholemia.
- f) Seguimiento a la implementación de los pilares de seguridad vial derivados del Plan Nacional de Seguridad Vial
- g) Planes y estrategias para disminuir cifras de accidentes viales en el sistema, aprobadas en los comités de seguridad vial del componente troncal y el componente zonal.

### **CRITERIOS:**

- Ley 105 de 1993 Disposiciones básicas sobre el transporte
- Ley 336 de 1996 Estatuto Nacional del Transporte
- Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre
- Ley 1503 de 2011 Promoción de la Seguridad Vial
- Resolución 2273 de 2014 Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV- 2011-2021
- Resolución 1565 de 2014 Guía Metodológica para elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV
- Plan Distrital de Seguridad Vial – PDSV – 2017-2026
- La restante normatividad interna y/o externa asociada con el proceso que lidera el componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema Transmilenio, en especial los siguientes documentos:
  - a. M-DB-001 Manual del Operador del Bus Zonal
  - b. M-DB-003 Manual de operaciones componente zonal
  - c. M-DO-001 Manual de Operaciones componente Troncal
  - d. M-DO-003 Manual del Operador Bus troncal



e. T-DS-003 Plan Integral de Seguridad.

## DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO REALIZADO:

- a) **Entendimiento de las actividades asociadas al componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema Transmilenio:** Se llevó a cabo el entendimiento, mediante entrevistas realizadas a los colaboradores responsables de las actividades claves del proceso, de igual forma se participó, como asistente invitado, a un comité de Seguridad Vial.
- b) **Revisión documentación:** Se consultaron las políticas, mapa de riesgos, manuales, procedimientos, instructivos, formatos, y demás documentos internos definidos por TRANSMILENIO S. A., con el fin de verificar el cumplimiento de los procedimientos, y los requisitos del proceso. De igual manera se consultó la normativa externa aplicable, con el fin de establecer el cumplimiento de la misma y se realizó la verificación del cumplimiento al manual de funciones por parte de los colaboradores intervinientes.
- c) **Identificación de riesgos y controles:** Se identificaron los riesgos clave que pudieran impactar el proceso, así como la existencia de controles efectivos que mitiguen su materialización. De igual forma verificó si el mapa de riesgos tanto de gestión como de corrupción del proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP tuviese identificados, analizados y valorados riesgos asociados al componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema Transmilenio.
- d) **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, de modo que a través de su ejecución permitieran determinar la existencia, funcionalidad y aplicación de los controles y requisitos identificados para el proceso.



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO

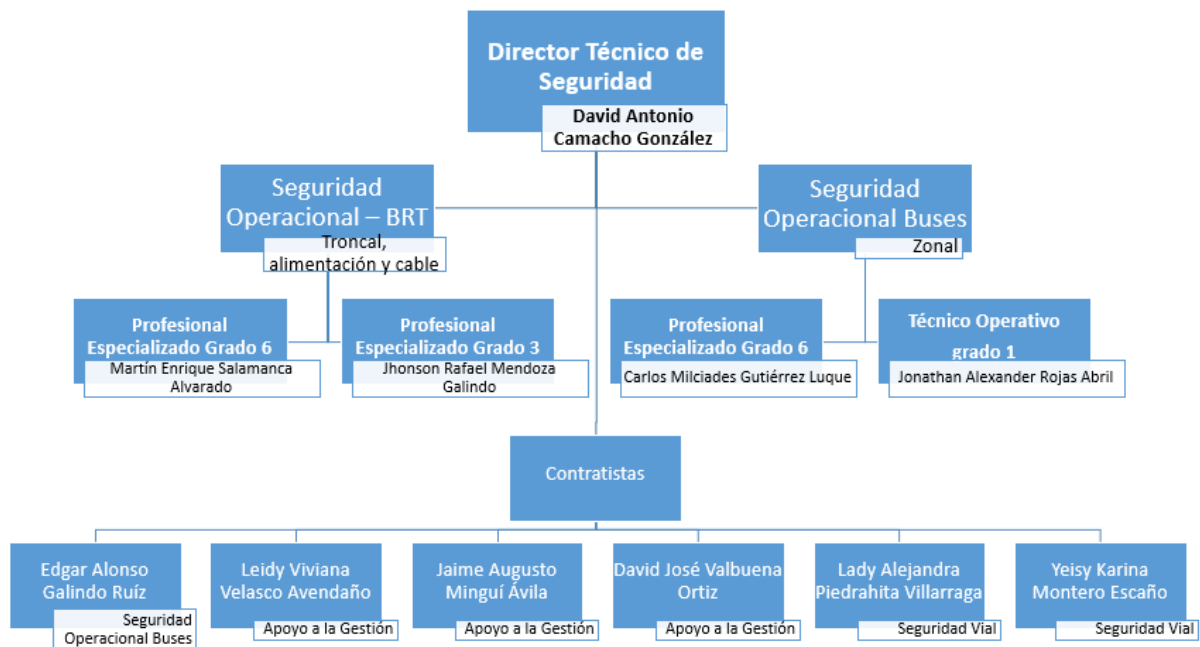


- e) **Reunión de Apertura:** Se efectuó la reunión de apertura el 22 de noviembre de 2019 con el equipo de trabajo de la Dirección Técnica de Seguridad en el componente de Seguridad Operacional Vial.
- f) **Obtención y análisis de la información objeto de Consultoría:** Teniendo en cuenta la metodología definida por la Oficina de Control Interno de la Entidad, fue solicitada la información objeto de consultoría para seleccionar muestras con el fin de validar los controles claves y requisitos establecidos en el proceso.
- g) **Ejecución de Pruebas:** El trabajo de consultoría fue realizado bajo los estándares previstos en el protocolo adoptado por la Oficina de Control Interno y la participación de profesionales designados por el Director Técnico de Seguridad, realizando pruebas de indagación, comparación, inspección, observación y análisis efectuado sobre la documentación soporte remitida por la dependencia.
- h) **Definición de recomendaciones:** Surgieron como sugerencias de mejores prácticas y pueden contribuir al mejoramiento del proceso y fortalecimiento del Sistema de Control Interno de la Entidad.
- i) **Análisis y socialización del Informe con los responsables y líderes del proceso:** Teniendo en cuenta la disponibilidad de tiempo por parte del Director Técnico de Seguridad, los profesionales que atendieron la consultoría y del equipo de la Oficina de Control Interno, se realizó la socialización del informe el 24 de diciembre de 2019, no obstante, se efectuaron reuniones previas con los profesionales que lideran las diferentes actividades del proceso, con el objetivo de analizar y pre validar cada uno de las recomendaciones y oportunidades de mejora identificadas.

Como parte de la ejecución del trabajo y en virtud de la mejora continua, la Oficina de Control interno desarrolló las siguientes actividades a saber:

## 1. Estructura, procedimiento y conformación del equipo de trabajo

De conformidad con las entrevistas realizadas a los colaboradores y de la información recaudada se logró establecer que, para dar cumplimiento a las acciones propuestas en el componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema TransMilenio, la Entidad cuenta con un equipo base conformado de la siguiente manera:



**Fuente:** Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de la información obtenida en las entrevistas realizadas en noviembre 27 de 2019.

Referente a los componentes del SITP, la Seguridad Operacional Vial en su componente Troncal se encarga definir y aplicar acciones de mitigación de accidentalidad vial del BRT y TransMicable, así mismo la Seguridad Operacional Vial en su componente Zonal se encarga de adelantar las acciones aplicables a la mitigación de accidentalidad vial de las rutas urbanas, especiales, complementarias y el sistema de alimentación.

## 2. Verificación de equipos de medición alcoholímetros y radares de velocidad

De acuerdo con el archivo Excel denominado “Equipos Componente Seguridad” y la información de las hojas de vida de cada alcoholímetro y radar de velocidad, información que fue suministrada por la persona designada en la Dirección Técnica de Seguridad, el inventario de equipos utilizados por el área es el siguiente:

EQUIPO	Marca	MODELO	Área Asignada	CANTIDAD	OBSERVACIÓN
Alcoholímetro	Lifeloc	FC 10 PLUS	Troncal	7	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC20	Troncal	1	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC20 BT	Troncal	2	Ninguna
Radar	Speed Laser	88003	Troncal	2	Ninguna
Radar	Speed Laser	880001	Troncal	1	Ninguna
Radar	Falcon HR	HR	Troncal	1	Equipo reportado por hurto
Radar	Mph	Speed Gunpro	Troncal	2	Ninguna
Radar	Laser Technology	Trucam	Troncal	1	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC20 BT	No Troncal	2	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC20	No Troncal	7	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC10	No Troncal	11	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC 10 PLUS	No Troncal	2	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	MERCURY	No Troncal	4	Ninguna
Radar	Kustom Signal Inc	FALCON HR	No Troncal	4	Ninguna
Radar	Decatur Electronics	SCOUT	No Troncal	2	Ninguna
Radar	Laser Technology	TRU CAM	No Troncal	1	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC 10 PLUS	Atención Y Análisis De Eventos De Accidentalidad	1	Ninguna
Alcoholímetro	Lifeloc	FC20	Atención Y Análisis De Eventos De Accidentalidad	8	Se encuentra un (1) equipo en revisión por daño



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



EQUIPO	Marca	MODELO	Área Asignada	CANTIDAD	OBSERVACIÓN
Alcoholímetro	Lifeloc	MERCURY	Atención Y Análisis De Eventos De Accidentalidad	1	Ninguna

**Fuente:** Elaborado por la Oficina de Control Interno a partir de la información enviada mediante correo electrónico del 13 de diciembre de 2019, por la Dirección Técnica de Seguridad.

De acuerdo con las bases suministradas por la Dirección Técnica de Seguridad, los equipos se encuentran asignados en el componente troncal, no troncal y actividades de atención y análisis de eventos de accidentalidad, para un total de cuarenta y seis (46) alcoholímetros y catorce (14) radares, de los cuales la Dirección reporta que un equipo (1) alcoholímetro y un (1) equipo de radar presentan novedades y no están siendo utilizados. De la anterior base de datos de 60 equipos en total, se procedió a realizar una verificación y cruce de información con el listado de equipos tecnológicos entregados y referenciados en el anexo 1 del contrato de comodato derivado del contrato de interventoría número 634 de 2018 entre TRANSMILENIO S.A., y Consorcio C&M 2018, de igual forma, se revisó la información de equipos con la asignación en el inventario de la Entidad.

De igual manera, se verificó que los equipos contaran con certificados de calibración de un laboratorio certificado por el organismo competente de acreditación en Colombia y si estos certificados estaban vigentes al 16 de diciembre de 2019 evidenciando:

- Se presentan las siguientes diferencias de equipos entre los datos suministrados por la Dirección Técnica de Seguridad- DTS, el anexo 1 del contrato de comodato y los registros de Contabilidad del sistema JSP7:

Detalle	Cifras Según DTS	Cifras Según Anexo 1	Cifras Según Contabilidad
Alcoholímetro	46	45 (1)	15 (2)
Radares de Velocidad	14 (3)	13 (4)	7 (5)

**Fuente:** Construido por el equipo auditor



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- (1) No se referencia el alcoholímetro con serial 10401558
  - (2) Solamente se evidencian dos (2) equipos alcoholímetros con placa de inventario 166509000016 y 166509000015
  - (3) No se relaciona el radar 165590000290
  - (4) No se refieren los radares de velocidad con serial TC001932 y 163504144
  - (5) Solamente se evidencian dos (2) equipos alcoholímetros con placa de inventario 163504141 y 163504142
- Tres (3) equipos alcoholímetros (con seriales: 14450169, 15360155 y 10301015) de cuarenta y seis (46), presentan diferencias en el número del certificado de calibración reportado en la hoja de vida de los equipos y el número del certificado expedido por el laboratorio de calibración.
  - Catorce (14) radares de velocidad equivalentes al 100% de los reportados por la Dirección Técnica de Seguridad, presentaron certificaciones de calibración superiores a un (1) año, y lo recomendado por uno de los proveedores de estos equipos (Speedar Limited), así como lo definido en las hojas de vida de los dispositivos, es que la calibración y el mantenimiento preventivo no debe superar un (1) año.
  - Por otra parte, de los catorce (14) equipos radares nueve (9) cuentan con certificado de mantenimiento preventivo inferior a un (1) año de expedición por un laboratorio de calibración, dos (2) equipos presentaron certificado de mantenimiento superior a un (1) año de expedición por un laboratorio de calibración (seriales T500762 y SGP116700007), dos (2) equipos presentaron solicitud de baja por parte de la interventoría al Ente Gestor (seriales FH08796 y SHD-02734), razón por la cual no registran certificados de calibración ni mantenimiento y un (1) equipo fue referenciado por el área como hurtado el 3 de diciembre de 2017 (serial 163504144), para este último la DTS menciona que se le dio trámite de baja mediante resolución 719 de 2019.



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- Del análisis de las hojas de vida de los equipos, Suministrada por la Dirección Técnica de Seguridad, se evidencia la solicitud a través de los oficios 2019ER22178, 2019ER35744, 2019ER24016 y 2019ER33943, por parte de la interventoría consorcio C&M 2018 al Ente Gestor, de iniciar el procedimiento de baja y reposición de tres (3) equipos alcoholímetros (seriales: 14240187, 13510010 y 13510008) y dos (2) radares de velocidad (seriales FH08796 y SHD-02734) debido a daños irreparables generados por el desgaste normal de las actividades diarias a las que fueron sometidos, comunicaciones que la Dirección Técnica de Seguridad respondió mediante oficio 2019EE19942 en la cual informa que se realizó una auditoría de gestión de uso de equipos de medición en donde solicita realizar remplazo o reparación de los cinco (5) equipos en mención.

### **3. Seguimientos a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV de concesionarios operadores y proveedores de flota.**

De acuerdo con la información suministrada por la Dirección Técnica de Seguridad de diez y nueve (19) concesionarios, se procedió a verificar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Aval del PESV vigente expedido por la autoridad de tránsito y transporte competente.
- Para los que no contaran con el aval, se verificó el soporte de la radicación del PESV presentado por parte de la concesión a la autoridad de tránsito y transporte competente.
- Oficios y documentos que evidencien el seguimiento que TRANSMILENIO S. A. a través de las interventorías, ha realizado al cumplimiento de la formulación, aval y ejecución de los PESV de los concesionarios del sistema.

De los diez y nueve (19) concesionarios revisados se evidenciaron las situaciones que se describen a continuación:



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- Ocho (8) de los diez y nueve (19) concesionarios verificados correspondiente al 42%, no cuentan con aval vigente al corte de la revisión (16 de diciembre de 2019), expedido por la autoridad de tránsito y transporte competente. De los ocho (8) concesionarios sin aval vigente, seis (6) ccesionarios han adelantado acciones para avalar los PESV ante la autoridad de tránsito y transporte competente, y para los dos (2) concesionarios restantes no se evidenciaron comunicaciones que demuestren la radicación del PESV ante la autoridad de tránsito y transporte competente.
- De los diez y nueve (19) concesionarios verificados, se logró evidenciar que Transmilenio S.A., a través de las interventorías a los contratos, ha realizado seguimiento al 100% a la formulación e implementación de los PESV.

#### **4. Comités de Seguridad Vial y cifras de accidentalidad del Sistema Transmilenio.**

De acuerdo con la información suministrada por la Dirección Técnica de Seguridad y en cumplimiento a la resolución 491 de 2017, por medio de la cual se actualiza el reglamento de la seguridad del Sistema de Transporte Público Gestionado por TRANSMILENIO S.A y de acuerdo al artículo 11 que crea los comités de seguridad vial en los componentes troncal y zonal, se verificó el seguimiento a las cifras e indicadores de accidentalidad vial, a los planes y programas derivados de las cifras de accidentalidad, así como también, los soportes de la socialización de buenas prácticas y lecciones aprendidas y el cumplimiento de los compromisos adquiridos. Lo anterior para el periodo comprendido entre enero a septiembre de 2019, evidenciado las siguientes situaciones:

- En el periodo analizado se evidenció un comportamiento creciente en los eventos de accidentalidad en el componente troncal para las vigencias 2017, 2018 y 2019, tomando mayor relevancia los valores de los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio y agosto de 2019, los cuales en promedio aumentaron sus cifras en un 30% comparados con los mismos meses del año 2018, pasando de 649 a 842 eventos de accidentalidad. De la anterior situación existen acciones y campañas que fueron aprobadas en el Comité de Seguridad Vial del componente troncal con el fin de mitigar



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



las situaciones presentadas, no obstante, resulta necesario fortalecer las estrategias por parte de la Entidad, encaminadas a la reducción de las cifras mencionadas.

- Se evidenció que los eventos catalogados como accidentes (accidente simple que produce daños materiales de consideración, accidente con herido con consecuencia de afectación en la integridad de las personas y accidente con fatalidad con consecuencia con la pérdida de una o más vidas humanas) en el componente troncal comparados los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio y agosto de 2019, con el mismo periodo de 2018, presentaron un incremento del 322% generado un aumento significativo en la severidad de los eventos de accidentalidad, pasando de 49 accidentes en el 2018 a 211 en el 2019, . De la situación anterior, se han adelantado acciones y campañas que se aprobaron en el Comité de Seguridad Vial del componente troncal, no obstante, en función de disminuir el grado de severidad de los accidentes, es necesario fortalecer las estrategias por parte de la Entidad.
- Se evidenció que las inspecciones realizadas por la interventoría para el periodo de análisis (enero de 2019 – agosto de 2019) en el componente troncal, presentaron valores aceptables en su cumplimiento en aspectos de manejo preventivo (97.10%), límites de velocidad (98.82%) y alcoholimetría (100%).
- Se evidenció que en el periodo del análisis (enero de 2019 – agosto de 2019) los eventos de accidentalidad en el componente zonal han disminuido en 19% comparado con el mismo periodo del año 2018, pasando de 15.083 a 12.276.
- Se evidenció que las inspecciones realizadas por la interventoría en el periodo de análisis (enero de 2019 – agosto de 2019) en el componente zonal, presentaron valores menores que los del componente troncal en su cumplimiento, en aspectos como: manejo preventivo (72.92%), límites de velocidad (90.30%) y alcoholimetría (98.21%).



## **5. Herramientas tecnológicas de apoyo al análisis de accidentes viales**

Con el fin de validar la adecuada gestión por parte de la Dirección Técnica de Seguridad en materia de activos de información, respecto del herramienta tecnológica Trimble Forensics Reveal, software que permite la reconstrucción de accidentalidad vial acercándose a la causa raíz de los eventos más relevantes presentados, se evidenció a través de la aplicación de herramienta diagnóstico proactivanet, que dicho software se encuentra instalado en dos (2) equipos de cómputo de la Entidad, no obstante en la matriz de activos de la información entregada a esta oficina por parte de la Dirección de TIC mediante correo electrónico del 04 de diciembre de 2019, se referencia que se tiene instalado sólo en un equipo de cómputo. De igual forma se evidenció que existe debilidad en el control de usuarios, roles y perfiles de acceso al software mencionado.

Por otro lado, se recrearon eventos de accidentalidad en el software Trimble Forensics Reveal y presentados en el comité de Seguridad Vial del componente zonal en el periodo analizado comprendido de enero a agosto de 2019, en el cual se analizó la posible causa raíz de la materialización del evento, se recrearon otros escenarios tomando medidas preventivas, se mostraron lecciones aprendidas y se formularon recomendaciones para sensibilizar a los operadores del SITP, lo cual fortalece la sensibilización a los operadores de cara a la adopción de acciones de manejo preventivo de modo que se promueva la mitigación de las cifras derivadas de los accidentes reportados

## **6. Verificación de documentación interna asociada al componente de Seguridad Operacional Vial**

Se realizó al corte del 16 de diciembre de 2019, verificación de documentos (manuales, procedimientos, protocolos, instructivos y formatos) que la Dirección Técnica de Seguridad tiene asociados al componente de Seguridad Operacional Vial validando su debida publicación en la Intranet en el micrositio del área, su vigencia y actualización, que



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



las normas de referencia no estén derogadas y que cuenten con una referencia congruente con otros documentos, evidenciado las siguientes situaciones:

- El Manual del Operador del Bus Zonal con código M-DS-001 versión 2 de noviembre de 2019, se encuentra publicado en el micrositio de la Dirección Técnica de Seguridad, no obstante, revisado el micrositio de la Dirección Técnica de Buses, figura publicado el Manual del Operador del Bus Zonal con código M-DB-001 versión 1 de marzo de 2018, el cual es derogado por la versión 2.
- Se evidenció error en el capítulo de documentos de referencia del protocolo T-DS-003 Plan Integral de Seguridad versión 1, en donde se cita el Decreto 170 de 2001 como código nacional de tránsito, lo cual no corresponde, ya que dicho código es la Ley 769 de 2002, y lo concerniente al decreto 170 de 2001 se refiere al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, el cual es compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015.

Lo anterior evidencia debilidad en el control de documentos aplicables al tema objeto de la consultoría.

### **7. Riesgos asociados al componente de Seguridad Operacional Vial del Sistema**

Del análisis realizado a la matriz de riesgos del proceso de Supervisión y Control de la Operación relacionados con el componente de Seguridad Operacional Vial, al igual que a la matriz de riesgos de corrupción se evidencia los siguientes riesgos asociados a dicho componente:

- Riesgo 1: Accidentes de tránsito donde se ven involucrados vehículos del sistema.
- Riesgo 2: Aceptar o solicitar pago o cualquier otra clase de beneficios, para no reportar o alterar información respecto del estado de operatividad de la tarjeta de conducción, con relación a las suspensiones de las tarjetas por eventos de accidentalidad, que hayan sido notificadas por escrito a los concesionarios del Sistema.



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



Así mismo la Oficina de Control Interno, una vez realizadas las verificaciones al componente de Seguridad Operacional Vial evidenció los posibles riesgos:

- Riesgo 1: Falta o nulo seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de los concesionarios operadores y proveedores de flota en el Sistema Transmilenio.
- Riesgo 2: Inadecuado o nula calibración y/o mantenimiento de los equipos alcoholímetros y velocímetros que posee y utiliza TRANSMILENIO S.A., en el control de acciones y conductas no permitidas por parte de los conductores en el SITP.

### RECOMENDACIONES Y OPORTUNIDADES DE MEJORA:

Como resultado del trabajo realizado presentamos las siguientes recomendaciones y oportunidades de mejora para que sean evaluadas con el fin de fortalecer el componente de seguridad de TRANSMILENIO S.A. y el sistema de Control Interno de la Entidad.

1. Aclarar las diferencias que se presentan en los registros de equipos de alcoholímetros y radares de velocidad, e implementar mecanismos de control que permitan mantener conciliados por parte de la Entidad, los bienes entregados en comodato derivados de contrato 634 de 2018, conforme a lo establecido en la Resolución 414 de 2014 y en el Anexo 1-05 Política de Inventarios del Manual de gestión contable M-DA-010.
  - La base de datos reportada por la Dirección Técnica de Seguridad mediante correo electrónico del 9 de diciembre de 2019 registra cuarenta y seis (46) equipos alcoholímetros y catorce (14) radares de velocidad, lo que difiere del contrato de comodato en su anexo 1.
  - La información registrada en el sistema contable (JSP7) de la Entidad correspondiente a los inventarios, la cual fue remitida mediante correo electrónico del 06 de diciembre de 2019, por el área de logísticos de la Dirección Corporativa, no es concordante con la base de datos de la Dirección Técnica de Seguridad ni con el contrato de comodato en su anexo 1, debido a que las cifras reportadas indican que se cuentan con quince (15) alcoholímetros y siete (7) radares de



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



velocidad, los cuales se encuentran desactualizados en los campos de serial y ubicación.

2. Realizar y seguir las recomendaciones de los fabricantes de los equipos de radares de velocidad con respecto a su calibración y mantenimiento, de forma que se garantice un óptimo estado de funcionamiento, así como se referencia en el manual de uno de los proveedores en el capítulo de Warranty and Calibration el cual estipula *"Each Speedar, Speedvision and Speedlog is supplied with a calibration certificate covering both the unit and the tuning fork. Both should be returned to Speedar Limited annually for recalibration as required by Home Office regulations"*.
  - De los catorce (14) equipos radares de velocidad reportados por la Dirección Técnica de Seguridad nueve (9) cuentan con certificado de mantenimiento preventivo inferior a un (1) año de expedición por un laboratorio de calibración, dos (2) equipos presentaron certificado de mantenimiento superior a un (1) año de expedición por un laboratorio de calibración (seriales T500762 y SGP116700007), dos (2) equipos presentaron solicitud de baja por parte de la interventoría al Ente Gestor (seriales FH08796 y SHD-02734), razón por la cual no registran certificados de calibración ni mantenimiento y uno (1) equipo fue referenciado por el área como hurtado el 3 de diciembre de 2017 (serial 163504144), para este último el área menciona que se le dio trámite de baja mediante resolución 719 de 2019.
3. Establecer mecanismos de verificación y control, a fin de garantizar un seguimiento efectivo a la formulación, aprobación y ejecución de los Planes Estratégicos de seguridad Vial de los concesionarios operadores y proveedores de flota del Sistema Integrado de Transporte Público de acuerdo a lo definido en el Protocolo T-DS-003 Plan Integral de Seguridad en el numeral 10.2 en el componente de Gestión de la Seguridad Vial, literal 5 *"Seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial: Seguimiento al cumplimiento por parte de los Concesionarios a lo establecido y aprobado por parte de la Autoridad Competente en los PESV"*



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- De la verificación realizada a los PESV, ocho (8) de diecinueve (19) correspondiente al 42% de concesionarios, no cuentan con aval vigente por la autoridad de tránsito y transporte competente al corte de la revisión (al 16 de diciembre de 2019).
- De los ocho (8) concesionarios sin aval vigente, seis (6) han adelantado acciones para avalar los PESV ante la autoridad de tránsito y transporte competente, y para los dos (2) concesionarios restantes correspondientes al 25%, no se evidencian comunicaciones en donde radiquen el PESV ante la autoridad de tránsito y transporte competente. Lo anterior teniendo en cuenta que el plazo venció el 12 diciembre de 2019.

TRANSMILENIO S. A. como ente gestor tiene la función de realizar seguimiento a lo aprobado y avalado en los PESV por la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, de igual forma, debe velar por el cumplimiento por parte de los concesionarios de la normativa aplicable a la Seguridad Vial como la Ley 1503 de 2011 Promoción de la Seguridad Vial y la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte y sus modificaciones y de manera consecuente en la formulación y aval del PESV. Con lo anterior, y teniendo en cuenta que dos (2) concesionarios no cuentan con el aval de los PESV y no se evidenció radicación ante la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, queda descubierto el riesgo de inadecuado o nulo seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de los concesionarios operadores y proveedores de flota en el Sistema Transmilenio y el aumento de la probabilidad de materializarse eventos de accidentalidad en donde se vean involucrados vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá.

4. Fortalecer e incorporar nuevas estrategias enfocadas a mitigar o disminuir la probabilidad de materialización de eventos de accidentes viales en el componente troncal del sistema.

- Si bien la Entidad y los concesionarios realizan gestiones para mitigar eventos de accidentalidad, no siempre es directamente proporcional en el resultado final reflejado en las cifras de accidentalidad, dado que dependerá en ocasiones de factores circunstanciales y de los cuales no se tenga un grado de control suficiente para evitarlos. Por lo que se hace necesario dar continuidad a la gestión de acciones preventivas e incluir nuevas iniciativas de manera activa en pro de disminuir la accidentalidad en el sistema, realizando capacitaciones que fortalezcan las competencias y seguimientos a operadores nuevos que entran a operar vehículos articulados y biarticulados de la renovación de flota de la fase I y II troncal, así mismo, fortalecer las competencias e interacción con el personal instructor en temas de Seguridad Operacional Vial de los concesionarios, con el fin de reducir el riesgo de accidentes por una equivocada instrucción en hábitos seguros de conducción.
5. Dar continuidad a la articulación que se viene realizando con diferentes Entidades del Distrito adscritas al sector movilidad para fortalecer sensibilizaciones enfocadas al actor vial peatonal, con el fin de mitigar comportamientos de imprudencia en el sistema, ya que los eventos en donde se encuentran relacionados peatones son la segunda causa de accidentes graves en el sistema troncal y por consecuencia potencialmente mortales. Si bien existen eventos en donde los operadores de vehículos troncales no tienen un tiempo de reacción suficiente para maniobrar ante imprudencias peatonales, la instrucción en el manejo preventivo es importante para poder anticiparse al posible evento de accidentalidad.
- En el periodo analizado se evidenció un comportamiento creciente de los eventos de accidentalidad en el componente troncal en los años 2017, 2018 y 2019, tomando mayor relevancia los valores de los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio y agosto de 2019, los cuales en promedio aumentaron sus cifras en un 30% comparados con los mismos meses del año anterior (2018), pasando de 649 a 842 eventos de accidentalidad.

- Se evidenció que los eventos catalogados como accidentes (accidente simple que produce daños materiales de consideración, accidente con herido con consecuencia de afectación en la integridad de las personas y accidente con fatalidad con consecuencia con la pérdida de una o más vidas humanas) en el componente troncal comparados los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio y agosto de 2019, con el mismo periodo de 2018, presentaron un incremento bastante significativo del 322% pasando de 49 accidentes en el 2018 a 211 en el 2019, lo cual ha genera un aumento significativo en la severidad de los eventos de accidentalidad.
6. Fortalecer e incorporar nuevas estrategias enfocadas a mitigar o disminuir la probabilidad materialización de eventos de accidentes viales en el componente zonal del sistema, adoptando las recomendaciones realizadas en el numeral 4 para el componente troncal, en especial la capacitación a instructores de los ccesionarios en temas de Seguridad Operacional Vial de cara a la incorporación de nuevos vehículos y conductores en el año 2020 al componente zonal y alimentación del SITP, de igual manera, evaluar la posibilidad de aumentar la inspecciones por parte de la interventoría para el componente zonal, dado que tiene mayor exposición al riesgo debido a la cantidad de vehículos y buses vinculados que aproximadamente triplica a los vehículos y conductores vinculados en el componente troncal, lo anterior para aumentar el grado de percepción de control al operador zonal.
- Se evidenció que las inspecciones realizadas por la interventoría en el periodo de análisis (enero de 2019 – agosto de 2019) en el componente zonal, arrojaron porcentajes con cifras de resultados menores, comparadas con el componente troncal, en aspectos como: manejo preventivo (72.92%), límites de velocidad (90.30%) y alcoholimetría (98.21%).
7. Dar cumplimiento a las políticas de seguridad de la Información definidas en la entidad en materia de uso adecuado de los sistemas de Información, específicamente a la



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



utilización del software Trimble Forensics Reveal, con el fin de gestionar adecuadamente los riesgos de pérdida de la información por accesos no autorizados.

- Una vez ejecutado el sistema de información proactivanet, se identificó que en dos (2) equipos de cómputo está instalado el software Trimble Forensics Reveal y presenta actividad (usuarios de los dos equipos: TransMicable, Operaciones y mantenimiento y Accidentología), evidenciando diferencias en la información reportada por la Dirección de TIC, quien informó que el software se encontraba instalado en un (1) equipo. Lo anterior evidencia incumplimiento a los lineamientos definidos por la Entidad en el Instructivo Para La Identificación, Valoración y Clasificación de Activos de Información en el numeral del capítulo 7.1., “Los líderes de proceso realizarán la identificación y actualización del Inventario de Activos de Información diligenciando el formato R-DT-010 Inventario de Activos de Información (...)”
8. Actualizar información de los documentos internos del Sistema Integrado de Gestión –SIG., el cual hace parte del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, aplicable al Proceso de Supervisión y Control de la Operación del SITP, de acuerdo a lo definido en el procedimiento P-OP-001 Control de los Documentos Oficiales del Sistema Integrado de Gestión SIG, numeral 7 etapa 30 *“Elaborar, actualizar o modificar el documento teniendo en cuenta los lineamientos establecidos en el numeral 6 de este procedimiento, Notas: durante esta actividad es responsabilidad del dueño de proceso enviar el formato digital de Solicitud de Creación o Modificación de Documentos (...)”*
- En el Micrositio de la Dirección Técnica de Seguridad, se encuentra publicado El Manual del Operador del Bus Zonal con código M-DS-001 versión 2 de noviembre de 2019, no obstante, revisado el micrositio de la Dirección Técnica de Buses, se encuentra publicado el Manual del Operador del Bus Zonal con código M-DB-001, pero en la versión 1 de marzo de 2018, el cual fue derogado por la versión 2.



## OTROS INFORMES DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO



- Se evidencia error en el capítulo de documentos de referencia del protocolo T-DS-003 Plan Integral de Seguridad versión 1, en donde se cita el Decreto 170 de 2001 como código nacional de tránsito, lo cual no corresponde ya que dicho código es la ley 769 de 2002, y lo concerniente al decreto 170 de 2001 se refiere al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, el cual es compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015. Lo anterior deja al descubierto el riesgo de utilización de documentos e información desactualizada.

El presente informe fue socializado con el Director Técnico de Seguridad Encargado y su equipo de trabajo el 24 de diciembre de 2019.

Las recomendaciones y observaciones relacionadas en el presente informe corresponden a la evaluación realizada a muestras tomadas, conforme a la Planeación del trabajo de Consultoría 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.

Bogotá D.C., 27 de diciembre del 2019.

Cordialmente,

**LUIS ANTONIO RODRÍGUEZ OROZCO**

Jefe Oficina de Control Interno

Elaboró: u8José Luis Soto Dueñas, Contratista

Revisó: Luz Marina Díaz Ramírez, Contratista