

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 1 DE 25

Proceso:	Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)
Líder del proceso/Jefe de dependencia:	Cesar Augusto Delgado Aguilar - Director de Talento Humano (E)
Objeto:	Verificar el cumplimiento mínimo de los lineamientos establecidos en la Resolución 20223040040595 de 2022, mediante la cual el Ministerio de Transporte adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) en el Concejo de Bogotá D.C., esto, incluso en ausencia de un PESV formalizado, con el fin de identificar oportunidades de mejora que contribuyan al logro de los objetivos institucionales y al fortalecimiento del Sistema de Control Interno.
Alcance:	Inicia con la Resolución 20223040040595 de 2022, se continúa con la evaluación de los siguientes documentos: Manuales: ● THU_CA_001 Caracterización Talento Humano ● THU-MA-001 Manual de Perfiles Biomédicos V05 ● THU-MA-002 Manual SST para Contratistas V07 ● THU-MA-005 Manual Brigada de Emergencias V2 Procedimientos: ● THU-PR-007 Procedimiento Competencia, Formación, Toma de Conciencia Comunicación, Participación y Consulta ● THU-PR-009 Procedimiento Identificación de Peligros, Evaluación y Valoración de los Riesgos ● THU-PR-010 Procedimiento de Prevención, Preparación y Respuesta Ante Emergencias ● THU-PR-011 Procedimiento de Reporte e Investigación de Accidentes e Incidentes de Trabajo

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 2 DE 25

	● THU-PR-014 Procedimiento Ingreso de Visitantes en Materia de Emergencias ● TH-PR-015 Procedimiento Gestión del Cambio para el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y Seguridad Vial ● THU-PR-21 Procedimiento de Condiciones de Salud ● Otros procedimientos que abarquen el tema de auditoría.
Criterios:	Constitución Política de Colombia 1991. Leyes: Ley 87 de 1993: “Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del Estado y se dictan otras disposiciones”. Ley 776 de 2002: “Por la cual se dictan normas sobre la organización, administración y prestaciones del Sistema General de Riesgos Profesionales”. Ley 909 de 2004: “Por la cual se expiden normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, gerencia pública y se dictan otras disposiciones”. Ley 1474 de 2011: "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública". Ley 1562 de 2012: “Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional”. Ley 1712 de 2014: “Por medio de la cual se crea la ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional y se dictan otras disposiciones”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 3 DE 25

	Ley 2195 de 2022: “Por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones”. Decretos: Decreto 1295 de 1994: “Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales”. Decreto 1072 de 2015” Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo” Decreto 1083 de 2015: “Por el cual se expide el Decreto Único reglamentario del sector de la Función Pública”. (Adiciones y modificaciones). Decreto 648 de 2017: “Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario Único del Sector de la Función pública”. Decreto Nacional 1499 de 2017: “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015” Donde se adopta el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, versión 2”. Decreto 612 de 2018 “Por el cual se fijan directrices para la integración de los planes institucionales y estratégicos al Plan de Acción por parte de las entidades del Estado." En 2.2.22.3.14. Integración de los planes institucionales y estratégicos al Plan de Acción”. Decreto 815 de 2018: “Por el cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Único Reglamentario del Sector de Función Pública, en lo relacionado con las competencias laborales generales para los empleos públicos de los distintos niveles jerárquicos”.
--	--

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 4 DE 25

	Decreto 338 de 2019: “Por el cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Único Reglamentario del Sector de Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Control Interno y se crea la Red Anticorrupción”. Decreto 403 de 2020: “Por el cual se dictan normas para la correcta implementación del Acto Legislativo 04 de 2019 y el fortalecimiento del control fiscal”. Decreto 1227 de 2022: “Por el cual se modifican los artículos 2.2.1.5.3, 2.2.1.5.5, 2.2.1.5.8 Y 2.2.1.5.9, y se adicionan los artículos 2.2.1.5.15 al 2.2.1.5.25 al Decreto 1072 de 2015, Único” Acuerdos: Acuerdo 977 DE 2025: “Por el cual se modifica la estructura organizacional del Concejo de Bogotá D.C., se crean dependencias, se les asignan funciones, se modifica la planta de personal y se dictan otras disposiciones” Resoluciones: Resolución 1401 de 2007 del Ministerio de la Protección Social: “Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo”. Resolución 720 de 2013: “Por la cual se aprueba el Manual de Procesos y Procedimientos del Concejo de Bogotá D.C.” Resolución 0635 de 2014: “Por la cual se adopta el normograma del Concejo de Bogotá D.C.” Resolución 1053 de 2015: “Por medio de la cual se adopta el Manual de Políticas de Operación para el Concejo de Bogotá D.C.” Resolución 0312 de 2019: “Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST”. Artículo 32.
--	--

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 5 DE 25

	Resolución 388 de 2019: “Por medio de la cual se adopta el MIPG, crea el Comité Institucional de Gestión y Desempeño.” Resolución 1519 de 2020: “Por la cual se definen los estándares y directrices para publicar la información señalada en la Ley 1712 del 2014 y se definen los requisitos materia de acceso a la información pública, accesibilidad web, seguridad digital, y datos abiertos”. Resolución 317 de 2022: “Por medio de la cual se modifica la resolución 343 de 2020, a través de la cual se adoptó la plataforma estratégica y el plan de acción cuatrienal del concejo de Bogotá, D.C.” Resolución 20223040040595 de 2022: “Por la cual se adopta la metodología para la implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”. Resolución 094 de 2024: “Por medio de la cual se adopta el plan de acción para la vigencia 2024”. Resolución 0257 de 2024: “Por la cual se establece el reglamento de higiene y seguridad industrial”. Resolución 475 de 2024: “Por medio de la cual se adopta la plataforma estratégica y el plan de acción cuatrienal del concejo de Bogotá, D.C. para el período constitucional 2024-2027”. Resolución 272 de 2025: “Por medio de la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales del Concejo de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”. VIAL LEY 1503 DE 2011: “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”
--	---

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 6 DE 25

	LEY 769 DE 2002: “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” DECRETO 1252 DE 2021: “Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” LEY 2050 DE 2020: “por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.” DECRETO 319 DE 2012: “por el cual se adiciona un numeral 21 al artículo 6° y se modifica el inciso primero del párrafo segundo del artículo 30 del Decreto 3183 de 2011, y se adiciona un párrafo transitorio al artículo 10 del Decreto 1170 de 2008.
Equipo Auditor:	• Carolina Mesa Durango - Jefe de Oficina de Control Interno • Santiago Camargo Correa - Auditor/Contratista.
Auditados:	• Cesar Augusto Delgado Aguilar - Director de Talento Humano (E) • Comité de Seguridad Vial • Equipo de Talento Humano
Metodología:	Se inicia auditoría con reunión de apertura seguido del envío de un cuestionario mediante formularios online, solicitando respuestas y evidencia documental que demuestren el proceso de planeación, implementación y verificación del PESV, dando cumplimiento a la resolución 20223040040595 de 2022. Tanto el cuestionario como las respuestas fueron entregadas y recibidas según los pasos y fases del PESV mostrados en la resolución. Todo lo anterior de acuerdo con las fechas pactadas en el cronograma y dando cumplimiento al plan de auditoría de PESV.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 7 DE 25

Fechas de Ejecución de la Auditoría:	Desde (día/mes/año):	01/07/2025
	Hasta (día/mes/año):	30/09/2025
Reunión de Cierre:	(día/mes/año)	09/09/2025

CONFORMIDADES

PROCEDIMIENTO: FASE 1 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022. Estructura de Gobernanza y Políticas Formalizadas
1. CONFORMIDADES. - Se evidencia que la Corporación ha formalizado los pilares documentales para la gobernanza del PESV. Mediante la Resolución 094 de 2025, se crea y conforma el Comité de Seguridad Vial, y a través de la Resolución 272 de 2025 (Manual de Funciones), se definen los perfiles y funciones para los roles de Líder y miembros del Comité. Adicionalmente, se cuenta con la política de seguridad vial THU-GRF-PO-001 V02, la cual está debidamente firmada, articulada con el SG-SST. Estos documentos demuestran el cumplimiento de los requisitos iniciales de formalización.
2. OPORTUNIDADES DE MEJORA. 2.1. Para capitalizar esta base documental, se recomienda oficializar de manera inmediata la actualización de la Resolución 094 de 2025 para eliminar la ambigüedad en la designación del líder del PESV. Adicionalmente, se debe establecer un cronograma formal de reuniones trimestrales para el CSV, asegurando que la estructura creada en papel se traduzca en una gobernanza activa y operativa.
3. OBJECIONES: se objeta oportunidad de mejora 2.1: “Se solicita el retiro de este hallazgo del informe toda vez que mediante Resolución 676 del 18 de julio de 2025, se realizó la modificación de la creación, conformación y reglamentación

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 8 DE 25

del comité de seguridad vial del concejo de Bogotá D.C. En el artículo 3 se establece la Designación del Líder del PESV, el cual será el (la) Director(a) de Talento Humano y en el artículo 6 se establece la periodicidad de las reuniones.”

EVIDENCIA: Se adjunta Resolución 676 de 2025. “Por medio de la cual se modifica la creación, conformación y reglamentación del comité de seguridad vial del concejo de Bogotá D.C.”

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

Se acepta la objeción. La emisión de la Resolución 676 del 18 de julio de 2025 y la presentación del Acta de la sesión del 03 de julio de 2025 son acciones correctivas efectivas que subsanan las debilidades relacionadas con la formalización del líder y la operatividad del comité. En consecuencia, se elimina y omite la oportunidad de mejora 2.1.

PROCEDIMIENTO: FASE 1 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.

Asignación de Recursos y Planificación de la Formación

1. CONFORMIDADES. -

El compromiso de la alta dirección se materializa en la asignación de recursos. Al revisar los Planes Anuales de Adquisiciones (PAA) para las vigencias 2024 y 2025, se observan rubros destinados a la operación y seguridad de la flota, incluyendo SOAT, mantenimientos, GPS y capacitaciones. En línea con esto, se evidencia la existencia del programa THU-PG-004 y un plan de capacitación que incluye temas de seguridad vial con temáticas y fechas definidas, cumpliendo con la planificación de la formación.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA.-

2.1. Se recomienda vincular explícitamente la ejecución presupuestal al cumplimiento de las actividades del futuro Plan Anual de Trabajo (PATSV), creando un mecanismo de seguimiento que asegure que los recursos asignados se traduzcan en acciones concretas. Asimismo, el plan de capacitación debe ser ampliado para incluir módulos específicos

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 9 DE 25

dirigidos a todos los actores viales (no solo conductores), en coherencia con los hallazgos del informe de auditoría del SG-SST.

3. OBJECIONES: se objeta oportunidad de mejora 2.1:

“Se realiza una objeción parcial con oportunidad de mejora teniendo en cuenta que debe ser explícito que el PATSV . estructura con el proceso de Bienestar social quienes se les asigna presupuesto para el PIC . Con respecto con el programa de capacitación de SG- SST como se establece en el documento THU- PG-004 acorde con el alcance de este sistema de gestión que tiene incluido a conductores y a los colaboradores y así se ejecuta en el plan de trabajo donde se ofrece capacitación en seguridad vial para todos los actores viales (seguridad vial por roles) acorde al alcance de SST , el cual se gestiona directamente con la ARL de afiliación con recursos de funcionamiento, quien define y apoya los contenidos requeridos conforme a la normatividad vigente; a pesar de no contar con un PESV desde el año 2024 y la fecha.”

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

Se ha analizado la objeción y se reconoce que el Concejo cuenta con mecanismos establecidos para la asignación de presupuesto. Sin embargo, la Oportunidad de Mejora no desconoce la existencia de estos mecanismos, El propósito del hallazgo es asegurar que la asignación de recursos responda directamente a los hallazgos de un diagnóstico y una matriz de riesgos viales específicos, y que estén formalmente documentadas en el futuro Plan Anual de Trabajo (PATSV) del PESV.

Se acepta la objeción correspondiente al alcance del programa de capacitaciones en materia de seguridad vial, reconociendo que está dirigido a todos los actores viales, por tanto, se puede omitir dicha acción de la oportunidad de mejora propuesta.

PROCEDIMIENTO: FASE 2 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN
20223040040595 DE 2022.

Ejecución de Controles Operativos y de Emergencia

1. CONFORMIDADES. -

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 10 DE 25

La entidad demuestra una ejecución consistente en controles operativos clave. Se presenta el procedimiento de inspección preoperacional GRF-PR-003 y su formato GRF-FO-012, y se aporta una cantidad significativa de registros mensuales que evidencian su aplicación sistemática en los vehículos de la Corporación. Asimismo, se evidencia la existencia de la Brigada de Emergencias, la realización de simulacros en 2024 y 2025, y el informe correspondiente al simulacro de 2024, demostrando acciones concretas de preparación.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA.-

- 2.1. Para fortalecer este control, es crucial implementar un sistema de trazabilidad para las novedades reportadas en las inspecciones preoperacionales. Se debe crear una bitácora o mecanismo de seguimiento que asegure que cada falla reportada genere una acción correctiva y un registro de su cierre efectivo.

PROCEDIMIENTO: FASE 1 Y 2 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.

Existencia de Procedimientos Articulables desde el SG-SST

1. CONFORMIDADES. -

Se constata que la entidad ya posee dentro de su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) varios procedimientos robustos que son directamente aplicables y complementarios al PESV. Destacan el THU-PR-009 PROCEDIMIENTO IDENTIFICACION PELIGROS Y VALORACION DE LOS RIESGOS y el THU-MA-002 Manual SST para Contratistas, que ya incluye a la UNP en su alcance. Esto indica que la Corporación no parte de cero y puede apalancarse en su sistema de gestión existente para acelerar la implementación del PESV.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA.-

- 2.1. Formalizar la adopción y adaptación de estos procedimientos existentes para su aplicación específica en el ámbito de la seguridad vial. Esta acción representa una

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 11 DE 25

oportunidad de avance rápido y eficiente, utilizando recursos ya desarrollados y aprobados por el Concejo.

3. OBJECIONES: Se objeta la oportunidad de mejora 2.1.

“No se considera pertinente formalizar la adopción y adaptación de los procedimientos mencionados, dado que la documentación del PESV se maneja de manera independiente y autónoma, lo que hace innecesario replicar o ajustar procesos ya existentes en el ámbito del SGSST. En este sentido, la gestión del PESV requiere lineamientos propios y específicos, acordes con sus objetivos y normatividad, sin depender de procedimientos que fueron diseñados para finalidades distintas; es de anotar, que acorde con la articulación existente se pudo unificar el formato THU-FO-038 GESTIÓN DEL CONTROL DEL CAMBIO PARA SISTEMA DE GESTIÓN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL y se incluyó en el THU-FO-0017 INSPECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, ítems factor de riesgos locativo y parqueadero-articulación PESV.”

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

Tras analizar la objeción, se reconoce la autonomía de los sistemas de gestión. Sin embargo, la Resolución 20223040040595 de 2022 exige explícitamente la articulación del PESV con el SG-SST. La existencia de un procedimiento robusto y aprobado como el THU-PR-009 para la gestión de riesgos representa una fortaleza que, por eficiencia y coherencia sistémica, debería ser aprovechada. La objeción, al manifestar que el PESV requiere "lineamientos propios y específicos", no contradice la recomendación de adaptar una metodología ya existente, sino que la complementa. Por lo tanto, se mantiene la Oportunidad de Mejora, no como una obligación de replicar, sino como una recomendación estratégica para optimizar recursos y garantizar una metodología de gestión de riesgos consistente en toda la Corporación, evitando la duplicidad de esfuerzos.

NO CONFORMIDADES

PROCEDIMIENTO:	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595	DE	2022.
----------------	--	----	-------

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 12 DE 25

Ausencia de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) formal, articulado y aprobado.

1. NO CONFORMIDADES. -

No se evidencia un documento maestro que constituya el Plan Estratégico de Seguridad Vial, diseñado e implementado conforme a la metodología de la Resolución 20223040040595 de 2022. La auditoría constató la ausencia de elementos estructurales indispensables que definen el plan, tales como una matriz de riesgos formal (Paso 6), la definición de objetivos y metas (Paso 7), los programas de gestión de riesgos críticos (Paso 8) y un Plan Anual de Trabajo detallado (Paso 9). El documento aportado como evidencia del plan de trabajo, "Avance del PESV_Plan_Trabajo", debe ser complementado con acciones direccionadas a mitigar los riesgos en materia de seguridad vial, guiados por la matriz de riesgos. Si bien se observan acciones y documentos aislados que cumplen parcialmente con algunos pasos, la inexistencia de un documento que integre el diagnóstico, los riesgos, los objetivos y las acciones, deja sin fundamento y desarticula todo el sistema de gestión. Adicionalmente, no existe evidencia de que un plan consolidado haya sido revisado y aprobado formalmente por el Comité de Seguridad Vial, cuya operatividad tampoco pudo ser verificada a través de actas de reunión.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA.-

- 2.1. Convocar al CSV, en primer lugar, aplicar la metodología del procedimiento THU-PR-009 para construir la matriz de riesgos viales. A partir de la matriz construida, definir los objetivos, metas y programas de gestión. Finalmente, consolidar todos estos elementos en un único documento "Plan Estratégico de Seguridad Vial Vigencia 2025-2026".
- 2.2. Con base en el PESV aprobado, estructurar un Plan Anual de Trabajo formal que detalle actividades, responsables, cronograma y recursos, utilizando las propuestas de este informe como insumo inicial.
- 2.3. Someter tanto el Documento Maestro del PESV como el PATSV a aprobación formal por parte del Comité de Seguridad Vial, dejando constancia explícita en el acta de reunión correspondiente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 13 DE 25

FASE 1 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.
PLANIFICACIÓN PESV:

Carencia de una gestión de riesgos viales estructurada y articulada

1. NO CONFORMIDADES. -

1.1. Se admite explícitamente en su respuesta a la pregunta 30 que no cuenta con una matriz de peligros y riesgos viales. Esta ausencia es la no conformidad más grave de la fase de planificación. Se genera una contradicción, ya que la auditoría evidenció la existencia del procedimiento THU-PR-009, que establece la metodología para la identificación y valoración de riesgos, pero este no ha sido aplicado al ámbito vial. Aunque el informe de auditoría del SG-SST de 2024 señala que se actualizó una "fracción de la matriz" para incluir el riesgo de tránsito para peatones y pasajeros, el mismo informe critica que es insuficiente y excluyente. La falta de una matriz de riesgos integral impide que el PESV se base en evidencia, que los controles sean proporcionales al riesgo y que se puedan definir objetivos de prevención efectivos.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA. -

2.1. El líder del PESV, con el apoyo del CSV, debe aplicar la metodología descrita en el procedimiento THU-PR-009 para realizar la identificación de peligros y la evaluación y valoración de los riesgos viales.

2.2. Asegurar que la nueva matriz de riesgos viales incluya un análisis para todos los actores viales de la Corporación (conductores, pasajeros, peatones, ciclistas, motociclistas), corrigiendo la deficiencia identificada en la auditoría del SG-SST.

2.3. La nueva matriz debe formalizar y valorar los riesgos ya identificados de manera aislada en otros documentos, como la "conducción en esquemas de seguridad" (PESV 2020-2021) y las "condiciones de infraestructura en rutas frecuentes" ("Tabla de rutas").

3. OBJECIONES:

3.1 Se objeta no conformidad: Si bien, no se objeta el fondo de la No Conformidad se precisa que ya se cuenta con borrador del procedimiento de riesgos de seguridad vial solicitado en la Resolución 20223040040595 de 2025, y la matriz específica para los riesgos viales.

	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 14 DE 25

Igualmente, se está desarrollando una encuesta de Seguridad Vial, en la cual entre otros se está recolectando información para la identificación de los riesgos.

EVIDENCIA: Se adjunta 1) Propuesta «PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS EN SEGURIDAD VIAL», 2) Propuesta «MATRIZ DE RIESGOS DE SEGURIDAD VIAL» y 3) Resultados encuesta de seguridad vial 2025.

3.2 Se objeta oportunidad de mejora 2.1 y 2.3: Al hallazgo, donde se manifiesta supuesta contradicción de la respuesta, negando una matriz de riesgos viales por el hecho de tener un procedimiento de THU-PR-009 propio de SST, o cual no es pertinente, ya que el documento según su normativa no tiene alcance al PESV y adicionalmente se encuentra en proceso el procedimiento propio para el PESV, como se ha manifestado en el comunicado Rad. No. 2025IE16771. Con base en lo anterior, se ratifica que la oportunidad de mejora en el ítem 2.1 y 2.3 es propio del PESV y no para el SG-SST, ya que adicionalmente siempre se ha manifestado por parte de la Corporación, que no es pertinente incluir esquemas de seguridad ya que como se ha manifestado son tema de reserva.

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

4.1. A objeción 3.1: Se reconoce el avance en la elaboración de los documentos en estado de "borrador". Sin embargo, desde la perspectiva de la auditoría, que evalúa la conformidad durante el período auditado, los documentos en desarrollo no constituyen evidencia de un sistema implementado y operativo. Por lo tanto, se ratifica la No Conformidad, reconociendo los avances como parte del plan de acción a implementar.

4.2. A objeción 3.2: Se acepta la objeción y se hace la claridad que las oportunidades de mejora propuestas están dirigidas a los procedimientos del PESV directamente, el cual debe articular el plan y su gestión de riesgos con los procesos de SST.

FASE 1 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.
PLANIFICACIÓN PESV:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 15 DE 25

Debilidades en la gobernanza y liderazgo del sistema.

1. NO CONFORMIDADES. –

1.1. La estructura de gobernanza del PESV, aunque formalizada en papel, presenta debilidades operativas significativas. Se admite que el líder designado no cuenta con la capacitación formal requerida (pregunta 6) y su designación se encuentra en un estado de transición no oficializado (pregunta 5). De igual manera, la operatividad del Comité de Seguridad Vial no pudo ser verificada, ya que no se aportaron actas de reunión, solo memorandos de citación (pregunta 10). Adicionalmente, se confirma que los miembros del comité no han recibido formación específica en la materia (pregunta 11). Un liderazgo no capacitado y un comité inoperante vacían de contenido el sistema de gestión, convirtiéndolo en un ejercicio documental sin impacto real en la prevención.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA. –

2.1. Formalizar mediante resolución la designación del líder del PESV y gestionar su inscripción y participación en un curso certificado de formación para líderes de PESV. Elaborar y aprobar las actas de las reuniones de febrero y julio de 2025.

3. OBJECIONES:

Se realiza una objeción parcial a la No Conformidad, toda vez que mediante Resolución 676 del 18 de julio de 2025, se realizó la modificación de la creación, conformación y reglamentación del comité de seguridad vial del concejo de Bogotá D.C.; en el artículo 3 se establece la Designación del Líder del PESV, el cual es el (la) Director (a) de Talento Humano. De otra parte, se informa que ya se tiene el Acta de la sesión de 03 de julio de 2025, reunión de la cual la secretaria técnica la realizó la Dirección de Talento Humano.

EVIDENCIA: Se adjunta 1) Resolución 676 de 2025. “Por medio de la cual se modifica la creación, conformación y reglamentación del comité de seguridad vial del concejo de Bogotá D.C.” 2) Acta de Comité de 02 de julio de 2025.

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 16 DE 25

Se acepta la objeción parcial. La emisión de la Resolución 676 del 18 de julio de 2025 y la presentación del Acta de la sesión del 03 de julio de 2025 son acciones correctivas efectivas que subsanan las debilidades relacionadas con la formalización del líder y la operatividad del comité. En consecuencia, se levantan los componentes de la no conformidad asociados a estos dos puntos. Sin embargo, se mantiene el hallazgo relacionado con la falta de capacitación formal tanto del líder como de los miembros del comité, un hecho admitido en las respuestas al cuestionario (preguntas 6 y 11), que sin embargo se reconoce que se encuentra en proceso de gestión. Por lo tanto, la No Conformidad se reclasifica a una Oportunidad de Mejora enfocada en "Gestionar y acreditar la formación en seguridad vial para el líder y los miembros del Comité de Seguridad Vial".

FASE 1 y 2 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.

PLANIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN PESV:

Incorrecta clasificación de nivel y omisión sistemática de requisitos normativos.

1. NO CONFORMIDADES. –

1.1. La entidad justifica la omisión de múltiples pasos cruciales del PESV argumentando que su clasificación es de "Nivel Básico". Esta autoevaluación no está suficientemente fundamentada ya que se basa en premisas no verificadas oficialmente. En primer lugar, La autoevaluación no considera el diagnóstico completo de vehículos aportado en la encuesta de seguridad vial (Paso 5), el cual, según la respuesta a la pregunta 23, es una encuesta que "actualmente se está aplicando en la Corporación". Al no contabilizar la totalidad de vehículos que circulan en la entidad, también incluyendo los vehículos de terceros como los de la UNP (de los cuales no se tiene evidencia o lista detallada de los vehículos involucrados), se subestima el tamaño real de la operación. Esta clasificación sin una evidencia y aprobación clara ha llevado a la omisión sistemática de pasos obligatorios para el nivel, como se evidencia en las respuestas a las preguntas sobre el Paso 11 (Comportamiento Seguro), Paso 18 (Gestión de Contratistas) y Paso 19 (Archivo Documental), donde la entidad responde consistentemente que no aplican por ser de

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 17 DE 25

Nivel Básico. Esto representa un incumplimiento grave que deja sin gestionar riesgos significativos.

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA. -

- 2.1. Incluir lo resultante en la "ENCUESTA SEGURIDAD VIAL 2025" y consolidar toda la información del personal y la flota (propia y de terceros) en un Documento Maestro de Diagnóstico.
- 2.2. Con los datos completos, realizar el cálculo oficial del tamaño de la organización. El líder del PESV debe presentar este cálculo al CSV para que se oficialice, mediante acta, la clasificación de la entidad en el Nivel identificado.
- 2.3. Incluir de manera inmediata en el nuevo PATSV las actividades correspondientes a los pasos previamente omitidos (Comportamiento Seguro, Gestión de Contratistas, Archivo Documental, etc.), en caso de que corresponda, asignando responsables y fechas de cumplimiento.

3. OBJECIONES:

- 3.1 Se objeta la No Conformidad y se solicita se retire del informe final de la Auditoria teniendo en cuenta las siguientes evidencias:
- 3.3 Se objeta la Oportunidad de mejora 2.2 y se solicita se retire del informe final de la Auditoria teniendo en cuenta las siguientes evidencias:
- 3.4 Se objeta la Oportunidad de mejora 2.3 y se solicita se retire del informe final de la Auditoria teniendo en cuenta las siguientes evidencias:

1) Se cuenta con concepto de la ARL AXA Colpatria del Profesional de Seguridad Vial Jorge Eduardo Linares, de mayo de 2025, en el cual establece el Nivel de implementación del PESV en Básico y establece la obligatoriedad en la implementación de 18 pasos de la Resolución 20223040040595 de 2025.

2) Se cuenta con Memorando 2025IE10979 de la Dirección Administrativa, de 13 de junio de 2025, mediante el cual se establece que la Corporación cuenta actualmente con una flota total conformada por siete (7) vehículos asignados por la Secretaría Distrital de Hacienda SDH, que están puestos al servicio de la Entidad para apoyar el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo. En este memorando se precisa que los

	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 18 DE 25

carros de la UNP «son de propiedad y responsabilidad de la Unidad Nacional de Protección UNP y/o de las rentadoras con las que dicha entidad establece contratos de arrendamiento, hacen parte de su flota de vehículos para el cumplimiento de su misionalidad y funciones, a los cuales aplica su propio Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV»

3) Se cuenta con acta de Comité de SV y MS del 02 de julio de 2025, en la cual teniendo en cuenta el concepto de la ARL sobre el nivel del PESV de la Corporación, el memorando 2025IE10979 de la Dirección Administrativa y que, a corte de 30 de junio de 2025, en la planta de personal se contaba con 42 conductores, en sesión del Comité se estableció en el Punto 4 de la agenda que el Nivel de implementación del PESV en la Corporación está en Básico. Se adjunta igualmente la presentación realizada en esta sesión.

Evidencia: Se adjunta 1) Concepto de la ARL AXA Colpatría del Profesional de Seguridad Vial 2) Memorando 2025IE10979 de la Dirección Administrativa 3) Acta de Comité de 02 de julio de 2025 4) Presentación de la sesión del Comité de 02 de julio de 2025

4 RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

Se acepta la objeción. La evidencia aportada por la Dirección, consistente en el concepto técnico de la ARL, el Memorando 2025IE10979 de la Dirección Administrativa y el Acta del Comité de Seguridad Vial del 2 de julio de 2025, proporciona un soporte documental suficiente y razonable para la decisión tomada por la Corporación de clasificarse en el Nivel Básico. Se reconoce el argumento de que los vehículos de la UNP operan bajo una gestión de PESV independiente y que existen protocolos de seguridad que limitan el intercambio de información detallada. En consecuencia, se considera válido el criterio de contabilizar únicamente los vehículos sobre los cuales la entidad tiene control directo para funciones misionales. Por lo tanto, se levanta la No Conformidad y se reclasifica como una Oportunidad de Mejora, recomendando "Establecer en la medida de lo posible un mecanismo de articulación formal con la Unidad Nacional de Protección (UNP) para el intercambio de información general sobre buenas prácticas y lecciones aprendidas en seguridad vial, con el fin de fortalecer la gestión del riesgo de manera coordinada, respetando la autonomía de sus respectivos PESV y los protocolos de seguridad". Según lo anterior también se aceptan las objeciones de retiro de las oportunidades de mejora del informe correspondientes a la no conformidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 19 DE 25

FASE 3 PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL SEGÚN RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022.
VERIFICACIÓN PESV:

Inexistencia de un sistema de verificación y medición.

1. NO CONFORMIDADES. –

1.1. La entidad carece de los mecanismos para cumplir con las fases de verificación. En la respuesta a la pregunta 85, se admite que no se cuenta con un protocolo para el manejo de indicadores y se proyecta tenerlo para 2026. Esto implica que no se miden, analizan ni evalúan indicadores clave de desempeño. No se evidencian registros formales de siniestralidad (incluso si están en cero).

2. OPORTUNIDADES DE MEJORA.-

2.1. Elaborar el protocolo para la medición y seguimiento de los indicadores definidos en la Resolución 40595 de 2022. Diseñar una herramienta simple (ej. hoja de cálculo) que funcione como tablero de control para visualizar y analizar los indicadores. Se deben utilizar los datos que ya se recolectan, como los de las inspecciones preoperacionales y las listas de asistencia a capacitaciones, para calcular los indicadores iniciales de cobertura y cumplimiento.

3. OBJECIONES:

Se realiza objeción parcial de la No Conformidad en lo que respecta a que «No se evidencian registros formales de siniestralidad (incluso si están en cero)» toda vez que en la respuesta a la pregunta 92 «¿El Concejo de Bogotá D.C. lleva un registro actualizado del número de fatalidades ocurridas como consecuencia de siniestros viales vinculados a su operación? Por favor, evidenciar dicho registro.», se informó en el cuestionario suministrado por la OCI que: «Para el componente de accidentalidad laboral en el tema vial, el SGSST de la Corporación, lleva un registro mensual de sucesos, si se llegara a presentar un reporte de evento con efectos mortales, se describe en las observaciones que se tiene establecido en la tabla donde se tiene el registro de estos reportes; además, se cuenta acorde con las normas propias de

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 20 DE 25

SGSST, el indicador correspondiente a eventos mortales por accidentes laborales, que para el año 2024, fue de 0» y se remitió el cuadro con la información específica sobre el tema.

EVIDENCIA: Registro respuesta a la pregunta 92 del cuestionario de la Auditoria del PESV 2025.

4. RESPUESTA A OBJECIONES POR PARTE DE CONTROL INTERNO:

Se acepta parcialmente la objeción en el sentido de que existe un mecanismo (la hoja de vida del vehículo) para registrar siniestros. Sin embargo, este mecanismo es insuficiente para cumplir con el Paso 21 "Registro y análisis estadístico de siniestros viales", que requiere un sistema consolidado para registrar y analizar estadísticamente todos los eventos, incluso si el resultado es cero, diferenciando por gravedad. La no conformidad principal, relacionada con la ausencia de un protocolo de indicadores (Paso 20), se mantiene en su totalidad, ya que la respuesta a la pregunta 85 confirma explícitamente su inexistencia y su proyección para 2026. Por lo tanto, se ratifica la No Conformidad, ajustando su redacción para reconocer el registro en la hoja de vida, pero enfatizando la falta de un sistema de medición y análisis estadístico consolidado.

SEGUIMIENTO MATRIZ DE RIESGOS Y ANÁLISIS DE CONTROLES

Se recalca que, como se indica en el Paso 6, la entidad no cuenta con una matriz de peligros y riesgos formal y estructurada. Esta es una no conformidad crítica. Sin embargo, a partir de la revisión de otros documentos y respuestas, se han identificado los siguientes riesgos de manera aislada, los cuales deben ser el punto de partida para la construcción de la matriz formal

RIESGO 1.

Accidente de tránsito que afecte a peatones y pasajeros en vehículos asignados a Directivos y concejales.

CLASIFICACIÓN DE RIESGO.-

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 21 DE 25

MEDIO (Potencial)

PLAN DE TRATAMIENTO DE RIESGOS:

Implementar y socializar controles operacionales y administrativos para mitigar la probabilidad de ocurrencia de siniestros durante los desplazamientos misionales de los funcionarios de alto nivel.

ACTIVIDAD DE CONTROL

1. Inclusión del peligro "Accidentes de Tránsito" en la matriz de riesgos del SG-SST.
2. Realización de inspecciones preoperacionales a los vehículos asignados.
3. Capacitaciones periódicas a los conductores en temas de seguridad vial.

SOPORTE.-

Informe Final de Auditoría SG-SST (2024): En la sección 23.2, el informe evidencia que se actualizó una "fracción de la matriz que relaciona únicamente los peligros asociados a los accidentes de tránsito" y que esta "solamente incluyó el riesgo de tránsito para peatones y pasajeros de los vehículos asignados para Directivos y Concejales".

INDICADOR.-

Número de siniestros viales reportados que involucren a peatones o pasajeros de la flota directiva.

OBSERVACIONES.-

Este es el único riesgo vial que ha sido formalmente incluido en una matriz de riesgos (la del SG-SST). Sin embargo, el control es insuficiente y excluyente, ya que, como lo señala el mismo informe de auditoría, ignora a los demás actores viales de la Corporación (ciclistas, motociclistas, etc.), generando un incumplimiento de la normativa que exige un análisis integral.

OBJECCIÓN: Se realiza objeción parcial al PLAN DE TRATAMIENTO DE RIESGOS ítem 1 ACTIVIDAD DE CONTROL ítem 1 y SOPORTE Y OBSERVACIONES teniendo en cuenta que para SG-SST, existe una normatividad específica que aplica para todo tipo de accidente de origen laboral. que incluye, por lo tanto, el accidente de tránsito y que, para el caso siempre se tienen en cuenta todos los

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 22 DE 25

eventos que se reporten y cumplan con la característica de accidente de trabajo según nuestro alcance; por lo tanto, el indicador que se manifiesta en éste numeral no aplica para el PESV, ya que cada uno tiene su propio indicador bien diferenciado según normativa de cada uno.

RESPUESTA A OBJECIONES CONTROL INTERNO:

Se reconocen estas objeciones, se recomienda sean agregadas en las observaciones de este ítem. Se aclara que los indicadores y la gestión de este riesgo se debe realizar por parte del equipo gestor de PESV, y en esa gestión el mismo equipo hará la debida articulación con los procesos de SST según corresponda y según sea aplicable en la medida de lo posible, atendiendo la articulación con SST que se dicta en la resolución 40595 de 2022.

RIESGO 2.

Siniestro vial por conducción no segura en esquemas de protección (UNP y otros).

CLASIFICACIÓN DE RIESGO.-

ALTO (Potencial)

PLAN DE TRATAMIENTO DE RIESGOS:

Establecer y verificar contractualmente la obligación de los contratistas y terceros de cumplir con los estándares de seguridad vial de la Corporación, y reducir la exposición mediante la implementación de controles directos de supervisión.

ACTIVIDAD DE CONTROL

1. Manual SST para Contratistas (THU-MA-002): Establece que "El Contratista deberá dar estricto cumplimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Corporación".
2. Requisito de Supervisión: El mismo manual obliga al supervisor del contrato a "Solicitar y verificar el certificado del Plan Estratégico de Seguridad Vial".

SOPORTE.-

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 23 DE 25

Manual SST para Contratistas V07 (THU-MA-002): En su sección 4, "Cobertura", incluye explícitamente a la "Unidad Nacional de Protección UNP" y en la sección 7, "Condiciones Generales", establece las obligaciones mencionadas.

INDICADOR.-

Porcentaje de cumplimiento de los requisitos de seguridad vial por parte de contratistas y terceros.

OBSERVACIONES.-

Aunque el control documental existe y es claro, se determinó en el Paso 18 (Gestión de Contratistas) una no conformidad crítica, ya que en respuesta se argumenta que no le aplica. Por lo tanto, el control definido en el manual no se está ejecutando, dejando este riesgo sin una gestión efectiva.

OBJECCIÓN: Teniendo en cuenta, que en este momento se encuentra en actualización el Manual SST para contratistas, donde se eliminará todo aquello que no sea de alcance del SST, y que no existe un PESV para la Corporación, consideramos se debe requerir presentar la OBSERVACIÓN directamente al PESV para que se generen sus propios niveles de riesgos y determine lo pertinente al contrato de Unidad de Protección (UNP); lo que lleva a generar su propio indicador y establecer el retiro de este tema del Manual de SST para contratistas.

RESPUESTA A OBJECIONES CONTROL INTERNO:

Se acepta la objeción aclarando y reconociendo que el riesgo y las observaciones de este ítem deben ser gestionadas o aseguradas independientemente por el PESV.

RIESGO 3

Siniestro vial por falla mecánica imprevista debido a una gestión deficiente de las novedades reportadas.

CLASIFICACIÓN DE RIESGO.-

MEDIO (Potencial)

	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 24 DE 25

PLAN DE TRATAMIENTO DE RIESGOS:

Fortalecer el ciclo de mantenimiento correctivo, asegurando que las fallas identificadas en las inspecciones diarias sean atendidas y cerradas de manera oportuna y trazable.

ACTIVIDAD DE CONTROL

1. Procedimiento de Inspección Preoperacional (GRF-PR-003): Obliga a la revisión diaria del estado del vehículo.
2. Formato de Registro (GRF-FO-012): Permite documentar el estado de los componentes y registrar observaciones.

SOPORTE.-

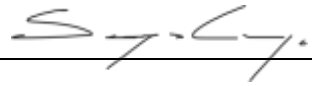
Registros de Inspección Preoperacional (2024-2025): Se evidencia en los registros del vehículo OLM967 que una falla reportada como "deformación en la llanta delantera derecha" y "testigo de presión de aire encendido" en mayo de 2025, persistió en el reporte de junio de 2025, demostrando una brecha entre la identificación del peligro y su corrección.

INDICADOR.-

Tiempo promedio de cierre de las novedades mecánicas reportadas en las inspecciones preoperacionales.

OBSERVACIONES.-

El riesgo no reside en la falta de inspección (la cual se realiza de manera conforme), sino en la ineficacia del ciclo de gestión posterior al reporte. La ausencia de un sistema de seguimiento para las novedades convierte la inspección en un mero registro sin impacto en la prevención, aumentando la probabilidad de un siniestro por una falla mecánica conocida y no atendida.

AUDITOR LÍDER	
Nombre: Santiago Camargo Correa	Firma (s): 

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO EVALUACIÓN INDEPENDIENTE	CÓDIGO: EVI-FO-008
	INFORME FINAL DE AUDITORÍA	VERSIÓN: 04
		VIGENCIA: 20-Dic-2019
		PÁGINA 25 DE 25

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO	
Nombre : Carolina Mesa Durango	Firma:  Firmado digitalmente por Carolina Mesa Durango

FECHA DE ENTREGA	9 de octubre de 2025
------------------	----------------------